రైల్వే సమస్యలు

మల్లిపెద్ది రామకృష్ణ
ధరణాలకోట వీర్రాజు.

ప్రజాశక్తి కార్యాలయము. బెజవాడ.

ప్రజాశక్తి ప్రచురణము : నెం : 64 వెల 1-4-0

జూన్ 1944.

యుద్ధరంగంలో సైనికులెంతో, వెనుక భూభాగంలో రైల్వే కార్మికులు అంతముఖ్యులు. వారే రాక పోకల నభివృద్ధి చేయుట ద్వారా దేశాన్ని కరువు భీభత్సాలనుండి, శత్రుప్రమాదం నుండి రక్షించగలరు. వారిలో ప్రథములు మనఆంధ్రలో కార్మిక రంగంలో ప్రధానమైన వారూ రైల్వే కార్మికులే. అందువల్ల కమ్యూనిస్టుపార్టీ, కామ్రేడ్సును రైల్వే కార్మికుల్లో పనిచేయమని ఆదేశించింది. ఈపుస్తకం రైల్వే కార్మికుల సమస్యలనర్థంచేసికుని పనిచేయుటకు కామ్రేడ్సుకేగాక, రైల్వేవర్కర్సుకు కూడ తోడ్పడుతుందని ఆశ.

ఎక్కువగా రైల్వే కార్మికులు అలవాటు పడియున్న ఇంగ్లీషు పదాలు వాడక తప్పింది కాదు. కార్యక్రమంలో కామ్రేడ్సుకు ఆ పదాలు తేలికగా అర్థమౌతాయి. క్లిష్టమైన సమస్యలగుట వల్ల, తరచు మార్పులు జరుగును గనుక పుస్తకంలో అనేక తప్పులుండవచ్చు. కొన్ని విషయాలు వదలియుండవచ్చు. వాటిని పార్టీకార్యాలయానికి తెలియచేయండి. మరో కూర్పులో సవరించు కుందాం.

లక్ష్మీ పవర్ ప్రెస్, తెనాలి.

విషయసూచిక

నెం.		పేజీ.
	వివిధ డిపార్టుమెంటులు	
1	ఇంజనీరింగ్	2
2	ట్రాఫిక్	9
3	పవర్ (లోకో)	19
4	టి. యక్స్. ఆర్.	31
5	సిగ్నలింగ్	35
6	ఎలిక్ట్రికల్	38
7	ఆడిటింగ్	41
8	కమెర్షియల్	,,
9	వర్క్‌షాపు	,,
10	స్టోర్సు	,,
11	ప్రింటింగ్	,,
12	వాచ్ అండ్ వార్డు	42
13	మెడికల్	43
14	మెడికల్ రూల్సులు	,,
15	ప్రమోషన్లు !	44
16	అధికారులు: వెట్టిచాకిరీలు	45
17	ఫ్యాక్టరీ ఆక్టు	46
18	ఆల్ కన్సర్న్డ్ వైర్	47
19	పనిగంటల నిర్ణయం	,,
20	పనివారల నష్టపరిహారచట్టం	48
21	జీతాల బట్వాడా	50
22	ప్రావిడెంటుఫండు	51
23	స్టాఫ్ బెనిఫిట్ ఫండు	52
24	యం. ఆర్. బి. ఫండు	53
25	అర్బన్ బ్యాంకు	,,
26	గ్రాట్యుటీ	54

27 సెలవులు 55

28 ప్యాసులు 57

29 బదిలీలు 58

30 రైల్వేపాఠశాలలు ,,

31 రైల్వేఇన్‌స్టిట్యూట్లు 59

32 చౌకడిపోలు ,,

33 ఆహారకమిటీలు 61

34 మొబైల్ వానులు 62

35 కరువుభత్యం ,,

36 మిలిటరీయూనిట్లు 65

37 మహాజర్లు 67

38 చిరునామాలు 68

39 T 20 71

40 చార్జిషీటు ,,

41 స్టాఫ్ కమిటీలు 72

42 యూనియన్ బ్రాంచీలు 74

43 యూనియన్ నిబంధనలు 75

44 బ్రాంచి నిబంధనలు 80

45 అఖిలభారత రైల్వేపనివారల సమ్మేళనం 84

46 రికగ్నిషన్ షరతులు. 87

47 పోటీ సంఘపు ప్రమాదం 90

48 బి. యు. సి కర్తవ్యాలు 92

49 సెక్షను స్టేషను కమిటీలు 94

50 పార్టీ కామ్రేడ్సు కర్తవ్యం 95

51 పార్టీ పత్రికలు- ఫండు ,,

52 రైళ్ల రాక పోకలు 97

53 రైల్వే కార్మికుల్లో మనమెలా పనిచేయాలి? 101

54 సంక్షిప్తపదాలు 104

రైల్వే సమస్యలు

మార్చి 1944 వరకూ యం అండ్ యస్ యం రైల్వే నిర్వహణంతా లండనులోని కొందరి పెట్టుబడిదారులు సాగిస్తూవచ్చారు. కాని వారి ప్రతినిధిగా ఏజెంటు బాధ్యతనంతాగల్గి పరిపాలిస్తూవచ్చాడు భారతప్రభుత్వం పెట్టుబడిదారులనుండి ఏప్రిలు 1 వ తేదీనాడు ఈరైల్వేను స్వాధీనంచేసుకుంది. ఇంతవరకు రైల్వే కార్మికులకు ఇద్దరు యజమానులు. ఇప్పుడు ప్రజలకు, రైల్వే కార్మికులకుగూడ ఒకే యజమాని ప్రభుత్వమైంది. తమన్యాయమైన హక్కులను రాబట్టుకునే నిమిత్తం సరాసరి ప్రభుత్వంపై వత్తిడితీసుకరావలసిన అవసరం ఏర్పడింది. అందుకు తమ యూనియనుల బలవత్తరం చేసుకోవాలసిన బాధ్యతను తేలికగాను గ్రహించగలుగుతారు. నేడు కార్మికులు తమహక్కులను బలవత్తరమైన ప్రభుత్వంనుండి రాబట్టుకోవాలంటే సంఘీభావాన్ని పెంపొందించుకుంటేనే సాధ్యమవుతుంది.

యం యస్ యం రైల్వే ప్రధానకార్యాలయాలన్నీ పార్కుటౌను మద్రాసులోనే ఉన్నాయి. జనరల్ మేనేజరు అనేక డిపార్టుమెంటుల ద్వారా తనబాధ్యతల నెరవేర్చుతాడు. రైల్వేనంతా ట్రాఫిక్, పవర్ డిపార్టుమెంటులను 4 జిల్లాల క్రింద విభజించారు. ఇవి రాయపురం, బెజవాడ, గుంటకల్, హుబ్లి. ఇంజనీరింగు డిపార్టుమెంటును 6 జిల్లాలక్రింద భాగించారు. అవి బెజవాడ, గోదావరి, గుంటకల్, రాయపురం, హుబ్లి, గుత్తి.

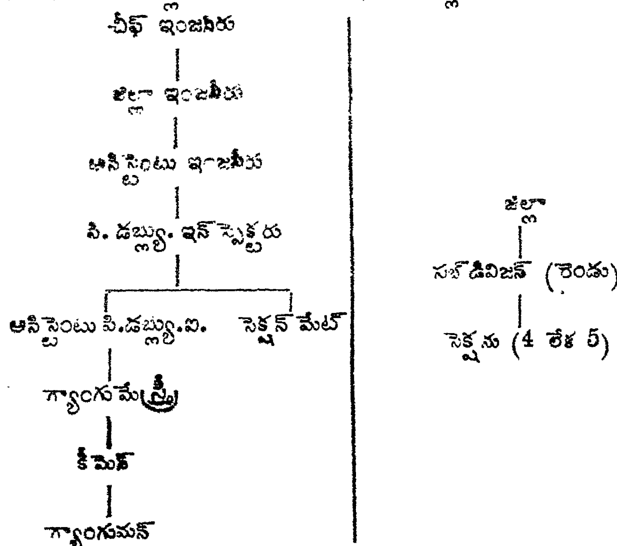
వివిధ డిపార్టుమెంటులు

డిపార్టుమెంటులు చాలా ఉన్నాయి. వీనిలో మనకు (ఆంధ్రులకు) అందుబాటులో నున్నవాటినిగూర్చి విపులంగా తెలుసుకుందాం.

1. ఇంజనీరింగ్
2. ట్రాఫిక్
3. పవరు (లోకో)
4. టి. యన్స్. ఆర్
5. సిగ్నలింగ్
6. ఎలక్ట్రికల్
7. ఆడిటింగ్
8. కమర్షియల్
9. వర్కుషాపు
10. స్టోర్సు
11. ప్రింటింగ్
12. వాచ్ అండ్ వార్డు
13. మెడికల్

1 ఇంజనీరింగ్ డిపార్టుమెంటు:—
(Engineering Department)

అధికారులు:-ఒక్కొక్కజిల్లాను 8 నుండి 10 జిల్లాలక్రింద భాగిస్తారు. ఈభాగాలను ఇంజనీరింగ్ సెక్షనంటారు. సెక్షను అధికారి. పర్మనెంట్ వే ఇన్‌స్పెక్టరు. మొత్తం సెక్షనులను 2 భాగాలు చేస్తారు. దీన్ని సబ్ డివిజనంటారు. దీని అధికారి అసిస్టెంటు ఇంజనీరు. ఇటువంటి రెండు సబ్ డివిజనలకే జిల్లా అంటారు. దీని కధికారి జిల్లా ఇంజనీరు.



ఇపుడు ఒక్కొక్క డిపార్టుమెంటు పనివారల పనిస్వభావాలు, ఇబ్బందులగూర్చి తెలిసికుందాం.

పనివారలు:-సెక్షన్ మేట్. 2 గ్యాంగు మేట్ 3 కీమెన్ 4 గ్యాంగు మన్ 5 ట్రాలీమను 6 గేట్ మన్ 7 పెట్రోల్ మన్ 8 కాంపౌండు గ్యాంగు.

ఒక్కొక్క సెక్షనుపొడవు 30 నుండి 45 మైళ్ళుంటుంది. ఈదూరంలో 12 నుండి 18 గ్యాంగులు పనిచేయాలి. ప్రతి గ్యాంగునకు మేస్త్రీ, కీమెన్,

7 గురు గ్యాంగు కూలీలుంటారు. మొత్తం సెక్షనును 2 భాగాలుచేసి ఒక భాగానికి అసిస్టెంటు పి. డబ్లు. ఐ. ను, రెండోదానికి సెక్షన్ మేస్త్రీని నియమిస్తారు. ప్రమోషన్లు సామాన్యంగా సీనియారిటీబట్టి ఉంటుంది. కాని పనితనం, విద్యనుబట్టిగూడ ప్రమోషనుచేస్తుంటారు. దీనివల్ల ఎంతకాలం పని చేసినా జీవితంలో మార్పులేక ఉత్సాహముండదు. ఈప్రమోషన్లు గ్యాంగు మెన్ నుండి కీమెన్ కు, మేస్త్రీకి, సెక్షను మేస్త్రీకి జరుగుతుంటాయి. ఎ. పి. డబ్లు. ఐ. ను డైరెక్టుగా నియమిస్తారు. ఇతను ఇన్స్పెక్టరుగా పోవటానికి అర్హతుంటుంది. ఇలా ప్రమోషన్లుచేసేప్పుడు పరీక్షపెట్టారు. వాటిలో వ్రాత మూలంగా, అనుభవంలోనూ నెగ్గినపుడే ప్రమోషను జరుగుతుంది.

విధులు

సెక్షనుమేస్త్రీ:- (Section Mate) సబార్డినేటు గ్రేడుకు చెంది సెక్షనుపనివారల సందరిమీద పెత్తందారు. గ్యాంగువారి పనులబాధ్యత వహించి, లోటుబాట్లు దిద్దుతుంటాడు. క్రమపద్ధతిలో పనినిచేయించడమే ఎ. పి. డబ్ల్యు, సెక్షన్ మేట్ ల విధులు. జీతం వీరికి 22 రు నుండి 2/ చొ॥ 48/రు వరకు. బ్యాటా రోజుజీతంలో 4 గవ వంతు పొందుతారు.

పి. డబ్ల్యుకు, అసిస్టెంటుకు 4,3 గురు ట్రాలీమన్ ల నిస్తారు. కాని సెక్షను మేస్త్రీకి ట్రాలీమన్లులేరు. ట్రాలీని గ్యాంగువారితో నడిపించుకుంటుంటారు.

గ్యాంగుమేస్త్రీ:-(Gang mate) ఇతడు తన గ్యాంగుపనికి బాధ్యుడు. శరీరశ్రమ చేయడుగాని పనిని తనిఖీచేస్తుంటాడు. నెలకొకటి చొ॥ రెండు హాజరుపుస్తకాలిస్తారు. పేస్లిప్ సమయమందు క్రిందటినెల పుస్తకం ఇచ్చివేసి రెండోదానిలో హాజరువేస్తుంటాడు. లైన్లుబాగుచేయుటకు కావలసిన సామగ్రినంతా సప్లై చేస్తారు. 3 మైళ్ళు సామాన్యంగా ఇతడు బాధ్యతకలియుంటాడు. పట్టాల లెవెలు, సమానాంతరము బ్లాస్ట్ (కంకర) సరిగా ఉందీలేనిదీ చూడాలి. స్పిరిట్ లెవెల్ సహాయంతో ఎత్తు పల్లాలు చూసి సరిచేయించుతుంటాడు. జీతం 20-8-0 నుండి 25/రు వరకు పొందుతాడు.

కీమన్:- (Keyman) ఇతనికి ప్రత్యేకంగా పెద్దస్పానరు బెజ్జ మేసే ఆగరు, సూరెకత్తి, ఎఱ్ఱ, ఆకుపచ్చజెండాలు, టపాకాయలు ఇస్తారు. ఈసామాన్లు తనవెంటబెట్టుకుని లైనువెంట 2 సార్లు తిరిగి రైలు కమ్మీలు, మరలు బాగుచేస్తుంటాడు. బాగుచేయాల్సిన ప్రదేశాన్ని మేస్త్రీకి తెల్పుతాడు. ఇతని బాధ్యత చాలావుంది. ఒకచోట పట్టాపోయిందని తెలిస్తే కొంతదూరాన టపాకాయలు పట్టాకుగట్టి, కొంచెమువతలఎఱ్ఱజెండా కట్టాడు. బండి ఆగినప్పుడు వెనుకనుపోయి అచ్చటిపట్టాను ఊడదీసి పోయిన చోట అమర్చి బండిని సాగనంపుతాడు. ఈవిధంగా బండ్ల రాకపోకల జరుపుతుంటాడు. ఇతనికి జీతం 19/రు.

గ్యాంగుమన్:-(Gangman) సామాన్యంగా బ్రాడ్ గేజ్ పట్టా పొడుగు 40 అడుగులు, మీటర్ గేజ్ 30 అ॥ ఉంటుంది. వీరు రోడ్ ఓపినింగ్, త్రు పాకింగ్ అని రెండువిధాలైన పనులు చేస్తుంటారు. కంకర తీయుటం నీరుపోవుకటుల మన్నును సరటం ఒకపని. రెండోది రాళ్ళుతీసి, పట్టాలు ఎత్తుపల్లాలు సరిచేయుటం స్లీపర్లు బిగించటం. ఎతుపల్లాలు సరిచేయుటమైతే గ్యాంగు అరమైలు బాగుచేయాలి త్రు పాకింగ్ ఐతే $1\frac{1}{2}$ బి. జి.; 3 యం. జి. పట్టాలు చేయాలి ఒక్కొక్కడు. సహజంగా ఎక్కువపనిని తక్కువమందితో ప్రభుత్వం చేయించుకోవడలచుకుంది గాన, పనిలో దగాలు చేయకుండా ఎంతమైతే చేయగలరో అంతేచేసి పనివారల నెక్కువచేయాలని, త్రు పాకింగ్ ను ఇదివరకువలె ఒకటి బ్రాడ్ గేజి, 2 యం. జి. పట్టాలు చేయించాలని, క్రొత్తజీతాల పద్ధతి రద్దుచేయాలని వీరు ఆందోళన చేయుటకుల సమీకరించాలి. పాతస్కేలు ప్రకారం 13/రు. నుండి 18/రు. క్రొత్తజీతాల పద్ధతి ప్రకారం 13 రు. నుండి 16 రు. వరకు, కాని ప్రభుత్వం స్వాధీనంచేసికున్న తర్వాత పాతస్కేలు తిరిగి పొందుటకుల కాంక్షను చేశారు.

ట్రాలీమన్:- (Trollyman) వీరు ట్రాలీల నెట్తారు. ఇన్ స్పెక్టరు ఇంటివద్ద అత్యవసర పరిస్థితులలో పోవుటకుగాను ఒక ట్రాలీమన్ వుండుకోవాలి. జీతం వీరికి 19/రు వీరికి బ్యాటాసౌకర్యంలేదు. ఆదివారం సెలవులేదు. 15 రోజుల కొకసర్యాయం సెలవిస్తారు. ఇన్ స్పెక్టర్లు వీరిచేత ఇంటిపనులు చేయించుకుంటుంటారు. అధికారితో ఎప్పుడూ సంబంధంలో

వుంటారు గనుక అతని ఆజ్ఞల శిరసావహించాలి. లేకపోతే గ్యాంగులో తీస్తాడేమోనని భయం.

గేట్‌మన్:-(Gateman) ఇంజనీరింగుశాఖ, ట్రాఫిక్‌శాఖ వేరువేరు గేట్‌మన్‌లుంటారు. స్టేషను సరిహద్దులు అంటే ఔటర్ సిగ్నలు లోపలికి వారు ట్రాఫిక్‌శాఖ, సిగ్నలుపైన లైనుమీదనుండే క్రాసింగులవద్ద నుండేవారు ఇంజనీరింగుశాఖకు చెందుతారు. రహదారి ఎక్కువైతే పగలునకు రాత్రికి ఒక్కొక్కరు చొప్పున వుంటారు.

ఇంటిసౌకర్యాలుంటాయేగాని, చాలీచాలని, వెలుతురుండని ఇండ్లు ఆహారపదార్థాలు తెచ్చుకోవాలంటే, ప్యాసులు దగ్గర పట్టణానికైనా ఇవ్వరు.

పెట్రోలుమన్:- (Patrolman) వర్షాకాలపు రాత్రులందు వీరికి డ్యూటీవుంటుంది. కీమెన్‌నుగాని, గ్యాంగుమన్‌నుగాని, ఎవరిష్టపడితే వార్ని నియమిస్తారు. ఈ డ్యూటీకి పోయేముందు వయస్సు విచక్షణలేకుండా ఎవరైనాసరే మెడికల్‌ఫిట్ ఐతేనే అర్హులౌతారు. అందువల్ల మెడికల్‌లో ప్యాసుకాగలమని నమ్మకమున్నవారే దీనికి పోనంగీకరిస్తారు. వీరికి పగలంతా విశ్రాంతి. రాత్రులు కంబళి, లాంతరు, టపాకాయలు, బీటుపుస్తకం సప్లై చేస్తారు. వంతెనలు, కట్టలు సరిగా వుండీలేందీ దఫాలవారీగా లైనువెంట పోయి చూస్తుంటారు. రాత్రి డ్యూటీచేసే ఎ. యస్. యం వద్దనుండి సంతకం తీసికొని, రెండో స్టేషనునుండి వచ్చిన పెట్రోలుమనుతో పుస్తకం మార్చుకుంటాడు. వీరిమీద ఆధారపడే యస్. యం. లు కట్టలు సరిగానున్నవని బండ్లు నడుపుతుంటారు.

కాని వీరు ఇంతబాధ్యత వహించి ఒంటరిగా రాత్రులందు తిరిగినప్పటికీ నెలకు 1-0-0 మాత్రమే ఎక్కువ ఇస్తారు. ఒంటరితనంగా పోకుండా తోడు మరొకరి నివ్వాలనీ, పాములు వర్షాలనుండి రక్షించుకొనుటకు తగు సామగ్రి ఇవ్వాలని వీరు కోరాలి. వీరు రోజుకు 12 గం. చొ॥ నెలకు 360 గంటలు పనిచేసినా సెలవు సౌకర్యంలేదు. ఇంటర్‌మిటెంటు పనివారలుగా పరిగణిస్తారు. గ్యాంగులో వీరుండేపుడు వారానికి 48 గం॥ పనిచేస్తూ ఒక రోజు సెలవుపొందుతుంటారు. గ్యాంగులోగల సౌకర్యాల వదులుకొని, ఎక్కువ బాధ్యతను వహిస్తున్నందుకు 1-0-0 మాత్రమే ఎక్కువ ఇవ్వటం అన్యాయం. అందువల్ల వీరు, తగు పరిహారం, వానకోట్లు, టార్చిలైట్లు,

చెప్పులు, మరొకమనిషిని సహాయంగాను, కిరసనాయిలు, వత్తులు సరిపోవునంత ఇవ్వాలని డిమాండు చేయాలి.

కాంపౌండుగ్యాంగు:- (Compound Gang) వీరు మెడికల్ అన్‌ఫిట్ ఐన గ్యాంగువారు. రైల్వేక్వార్టర్సు ఎక్కువగాగల బెజవాడ రాజమండ్రి మొదలగుచోట్ల నియమింపబడ్డారు. వీరిపని ఆయాక్వార్టర్సులో నుండే గడ్డి మొదలైన మలినాన్ని బాగుచేయుటమే. గ్యాంగులో 12 మంది దాకా నుంటారు. C 1 గ్రూపులో మెడికల్ పరీక్ష కావాలి. వీరుగాక పి.డబ్ల్యు కార్ఖానాలవద్ద (కాపలావాళ్లు) డంప్‌వాచ్‌మన్‌లు వేరేవుంటారు.

ఆర్టిజనులు:- (Artizans) 1. యస్. యం. ఫిట్టర్లు:- నీటి పంపులు మొదలైనవి బాగుచేసేవారు. వీరు సబార్డినేటు గ్రేడుకు చెందుతారు. వీరికొక ఆర్టిజనుకూలీ సహాయంగానుంటాడు. జీతం వీరికి 76/రు వరకుంటుంది. ఎ. ఇ. కంట్రోలుక్రింద పనిచేస్తుంటారు.

పెయింటర్సు:-(Painters) వీరుకూడా అసిస్టెంటు ఇంజనీరు తోనే సంబంధంలోనుంటారు. కొన్నిప్రాంతాల్లో ఇన్‌స్పెక్టరు కంట్రోలు క్రింద కూడ పనిచేస్తుంటారు. జీతం వీరికి 50/రు. కాబట్టి ఇన్‌ఫీరియరు గ్రేడుకు చెందుతారు. వీరిపని రంగులు, పేర్లు వ్రాయటం.

ఇంకా వడ్రంగి, తాపీమేస్త్రీ, కమ్మరి మొదలైన ఆర్టిజన్లు ఉంటారు. వీరికి ఒక్కొక్కరికి కూలీని సహాయంగానిస్తారు. 6 గంటలు హెడ్‌క్వార్టర్సు వదలి లైనుమీద పనిచేస్తే బ్యాటాకు అర్హులు. జీతం 20/రు. నుండి 50/రు. వరకు పొందుతారు.

మెడికల్ పరీక్షలు:- గ్యాంగులోనివారంతా 40 సం॥ వయస్సు వచ్చేంతవరకు 5 సం॥ కొకసారి మెడికల్ పరీక్షకుపోవాలి. 40 సం॥ దాటితే ప్రతి సంవత్సరం పరీక్షకుపోవాలి. వీరు A, A 3 గ్రూపులో మెడికల్ పరీక్ష కావాలి. అలాగాక, అన్‌ఫిట్ ఐతే ఇతరపనులు అంటే ఆయాగ్రూపులకు సంబంధించినపనులలో ఖాళీలుంటే అవి వీరికిస్తారు. అంటే B 1 C 1 లలో పరీక్ష కావచ్చునన్నమాట. తమ మొదటిగ్రూపులో అన్‌ఫిట్ ఐనపుడు తమ ఇంజనీరింగ్ అధికారినుండి అనుమతిపొంది డి. యం. ఒ. వద్దనో, సి.యం.ఒ. వద్దనో తక్కువగ్రూపులకు పరీక్షకుపోవాలి. తమ అధికారి అలా మెడికల్ అధికారివద్దకు పోకుండా చేయుటానికి ఎట్టి అధికారంలేదు. తప్పక పంపు

తారు. సీ. యం. ఒ. వద్దకూడా తక్కువగ్రూపులలో అన్‌ఫిట్ ఐతే ఉద్యోగానికి అనర్హుడౌతాడు. ఎంతోకాలంనుండి పనిచేస్తున్నా ఆటువంటి పనుల వల్ల తమ నేత్రదృష్టి పోగొట్టుకుంటున్న వీరికి కఠినపరీక్షలు రద్దుచేసి అతని బలం వగైరాగుణాలబట్టి 55 సం॥ వచ్చువంతవరకు ఏదోఒకపనిని చేయుచుండునటుల చూడాలి. శరీర శ్రమను తగిన పనులు బలాన్నిబట్టి ఇస్తుండాలి.

ఇంటిసౌకర్యాలు:-ఇంజనీరింగ్ వారికి ఇంటి సౌకర్యాలుచితము గాని ఖాళీలుంటేనే ఇండ్లు లభ్యమౌతాయి. పల్లెటూళ్ళలోనుండి ఆ యా సరిహద్దులలో పనిచేసేవారికి ఫరవాలేదుగాని మిగతావారికి ఇంటి అలవెన్సు 100 కి 10/రు. చొ॥ గాని, యిండ్లుగాని ఇవ్వాలనికోరాలి.
మారుపుస్టేషనుల మధ్యనుండేవారికి అక్కడ క్వార్టర్సు కట్టించాలి. సిటి సౌకర్యం ఆహారపదార్థాలు తెచ్చుకొనుటకు ప్రొవిజన్ ప్యాసులు ఇవ్వాలి. వీరి కుటుంబాలకు సకాలంలో వైద్యసౌకర్యాలు కల్గించాలి.

పనిగంటలు:- ఉదయం 8 గం॥ నుండి 1 గం॥ వరకు. సాయంకాలం 3 గంటలనుండి 6 గం॥ వరకు అంటే రోజుకు 8 గం॥ పనిచేయాలి. ఆదివారం సెలవు. కీమెన్‌లకుమాత్రం ఏ మంగళ బుధవారాలలోనో సెలవుంటుంది. ఆవిధంగా వారానికి 48 గం॥ పనిఔతుంది. వీర్ని కంటిన్యుయస్ వర్కర్సు అంటారు. వీరిపై అధికారులకుగూడ ఇవే పనిగంటలు ఐవుండాలి పని తనిఖీచేయటానికి. ఐనపుడు ట్రాలీవారు, అధికారులు కంటిన్యుయస్ వర్కర్స్‌ఔతారు. సెలవుసౌకర్యాలు గ్యాంగువారికి వలెనే ఉండాల్సి వస్తుంది.

సామాన్యకష్టాలు:- ఎక్కువపనిని, ఎక్కువగంటలు, తక్కువ పనివారలతో చేయించుకోవటం, అధికారుల జులుం, పని పూర్తిచేసిన ఏకొద్ది రోజులకోవచ్చి క్రిందటిసారి చేసింది సరిగాలేదని తిరిగి అక్కడే చేయించుకోవటం, లేక నాగాలు వేయటం జరుగుతుంటుంది. స్వంతపనులు చేయించుకోవటం, లంచాలు కోరటం, అన్యాయాన్ని ఎదుర్కొనేవాడ్ని ఇబ్బందుల పాలుచేయడం, ప్యాసులు లీవులు సరిగా ఇవ్వకపోవటం, 40 దినాలు నాగా పడితే ఇంక్రిమెంట్లు ఆపుచేయటం, లేక మాక్సిమమ్‌చేరితే రిడక్షనుచేయటం, సీనియారిటీ ఓవర్‌లుక్ చేసి జూనియర్ల ప్రమోట్ చేయటం, పోలీసులు అన్యాయపు కేసులు బనాయించటం, పనివారలపిల్లలకు ఉద్యోగాలివ్వక బయటి

వారికి ముందు పని ఇవ్వటం, బూతులు, తన్నులు వగైరా దౌర్జన్యాలు సామాన్యంగా జరిగే అన్యాయాలు. ఈదినాల్లో బంద్లనేగం అధికం చేయటంవల్ల కొన్ని తేలికగా కదలిపోతుంటాయి గాని ఎక్కువ పనివారల నియమించాలని వారు ఆందోళనచేయాలి.

దురభ్యాసాలు:-ఇంజనీరింగ్ పనివారలు ఎక్కువగా నిరక్షరాసులు గాన వీరికి అనేక దురభ్యాసాలుంటాయి. ఎక్కువగా వీరు పనిని అమాయకత్వంతో చేస్తుంటారు. ఎలాగంటే జబ్బుచేస్తే అధికారికి చెప్పకుండా పనికి నాగా పడతారు. రైల్వే ఉచిత వైద్యసహాయం పొందరు. అలా 40 రోజులు నాగాపడితే ప్రావిడెంటుఫండు, గ్రాట్యుటీ సౌకర్యాలు పోగొట్టుకుంటారు. సెలవు చీటీ వ్రాసి మేస్త్రీవద్ద సంతకం తీసుకుంటే సెలవు శాంక్షను చేయక పోతే పై అధికారులకు తెలియచేసికొనుటకు వీలుంటుంది. హాస్పిటలుకు పోయి రైల్వే డాక్టరు సర్టిఫికేటు పొందటం తమకు ఎంత ఉపయోగమో గుర్తించరు. ఎక్కువ పనిచేయవలసివుంటే ఐక్యతతో ఎదిరించలేక దొంగ పనితో ఎలాగో ఆపని పూర్తిచేసి చూపుతారు. ఈదినాల్లో ఇటువంటి మోసపు విధానాలవల్ల దేశరక్షణకు ఎంత హానియో వారికి తెలియచేయాలి. అనవసర నాగాలు పడటంకూడా ఎంత నష్టమో విశదీకరించి చెప్పాలి. అధికార్లతో చెలిమితోనుంటే తమకేమీ అపాయముండదని అంచనాతో ఏదో రూపంలో నెరపుతుంటారు. అందువల్లనే అన్యాయాలను ఐకమత్యంతో ఎదిరించలేరు. కాజువల్ సెలవు ముందుగా ఇన్స్పెక్టరువద్దనుండి ఉపయోగించుకుంటారు. తర్వాత నాగాలు పడుతుంటారు. కాబట్టి ప్రివిలేజీసెలవుకు ముందుగానే జిల్లాఇంజనీరుకు వ్రాసుకునేట్లు చేస్తే నాగాలు పడవలసిన అవసరముండదు. ఇప్పుడు ఏడిపార్టుమెంటు పనివారికైనా సరే 3 సార్లు వార్నింగ్ వస్తే డిస్మిస్ చేసే అధికారం అమలుపర్చారు. ఈ వార్నింగ్లు, సహజంగా నాగాలకే ఇస్తుంటారు. పెట్టిన సెలవుకన్నా నాగా ఎక్కువైతే సెలవున్నా మొత్తం రోజులను నాగాక్రింద కట్టారు. ఇది రద్దుచేయించుకోవాలి కార్మికులు. తమ అవసరమునకు ఎన్నిరోజులు కావాలో ఊహించలేక ఇట్టి లోటు చేస్తుంటారు. ఇటువంటి లోటుపాటులవల్ల దేశరక్షణకే గాక తమ ఉద్యోగాలకే ఎట్టినష్టమును తెస్తున్నారో నచ్చచెప్పి పొరపాట్లు చేయకుండా చూడాలి. చిలిపి తగాదాలు, లంచాలిచ్చే అలవాట్లు మాన్పి ఐకమత్యాన్ని

సంపాదించాలి. ఐక్యతద్వారా హక్కుల నెలా రాబట్టుకోగలరో చూపి ఆత్మవిశ్వాసం కల్గించి దేశరక్షణను జయప్రదంగా నెరవేర్చుటద్వారా స్వాతంత్ర్యం సంపాదించటం ఎంత సులభమో గుర్తింప చేయాలి.

II. ట్రాన్స్పోర్టేషను ట్రాఫిక్ డిపార్టుమెంటు:—

(Transportation Traffic Department)

రాకపోకలకు సంబంధించినది కాబట్టి, రైల్వేఆదాయమంతా ఈ డిపార్టుమెంటుద్వారానే రాబట్టుకోబడుతుంది. డబ్బుతో ఎప్పుడూ సంబంధముంటుందికాన, ఈ డిపార్టుమెంటు కార్మికులకు మితవాదతత్వం బాగా అలవడింది. బహుమతులు ఇవ్వటానికిగాని, పుచ్చుకోవటానికి గాని ఏమాత్రం సందేహించరు. ఇదొక అలవాటుక్రింద మారింది. తమకేఇబ్బందివచ్చినా బహుమతిద్వారా పోతుందనుకుంటారు. ఒక్కచోట ఎక్కువనుంది పనిచేయరు కాబట్టి ఎక్కువ సంఘచైతన్యం వీరికిలేదు. ఈ యుద్ధకాలంలో సరియైన వాగన్లు సప్లయిలేకపోవటమేగాక, ప్రయాణానికిగూడ ఇబ్బందులుండుటచే ప్రజాసామాన్యం తమ అవసరాలకు ఎక్కువలాభాలు పొందునిమిత్తం ఈ డిపార్టుమెంటుకు ఎక్కువ బహుమతు లివ్వటం నేర్పుతారు. ఇటువంటి లంచపు పనుల నరికట్టేనిమిత్తం ప్రజాసహకారంతో నిమిత్తంలేని స్పెషల్ డిపార్టుమెంటును నియమించింది. అచ్చటచ్చటా వీరు పనివారలలోని ఈ దుష్టలవాట్ల పట్టుకోగలుగుతున్నారు. అందుచేత ఈ చెడుప్రవర్తనలవల్ల తమ ఉద్యోగాలకేగాక, ప్రజలకు ఎంతహానిగల్గిస్తున్నారో మనం ప్రచారంద్వారా అరికట్టించాలి. ఈ డిపార్టుమెంటువారితో ఎక్కువ సంబంధముగల ప్రజలు రైల్వేవార్ని చూచి అసూయపడటం జరుగుతోంది. పరిహారంకోర్తారని ద్వేషిస్తుంటారు. కాని వీరికిగూడ ఇబ్బందులున్నాయని గుర్తించలేదు. అందువల్ల ప్రజల కార్మికుల ఐక్య మీటింగులద్వారా ఈ అపోహలను పోగొట్టప్రయత్నించాలి. ఈ స్టాఫ్‌లోనుండే కరప్షన్‌ను పోగొట్ట శ్రద్ధవహించాలి. ప్రజాఉద్యమాలతో ప్రజలతో వీరిసంబంధం ఎక్కువచేయాలి. ప్రజలకార్మికుల ఐక్యతతోటి ప్రభుత్వంనుండి హక్కుల ఎలా రాబట్టుకోవచ్చునో చూపుతూ స్వతంత్రులమైనపుడే సుఖించగలమని గుర్తింపజేయాలి.

ఈ డిపార్టుమెంటు కార్మికుల 3 రకాలుగా భాగిద్దాం. 1. వీరి

యల్సు (Menials) 2. సబార్డినేట్సు (Subordinates) 3. అప్పర్ సబార్డినేట్సు (upper Subordinates) జిల్లాధికారి డిస్ట్రిక్ట్ ట్రాన్స్పోర్టేషన్ సూపరింటెండెంట్ టు ట్రాఫిక్. (డి. టి. యస్. టి) ఇతనికి అసిస్టెంటుంటాడు. (ఏ. టీ. యస్. టీ)

మీనియల్సు:- వారివిధులు:— 1. పాయింట్సుజమేదారు:— (Pointsjamedar)

పాయింట్సుమన్. (Pointsman):— ప్రతిస్టేషనుకు వీరు సామాన్యంగా ఉంటారు. బండ్లువచ్చునపుడు యస్.యం నుండి ఫోనులో తెలిసి కొని లీవర్లు లాగుతారు. గుడ్సుబండ్లషంటింగ్ పెట్టెలు తగిలించటం, తీసి వేయటం, చేస్తుంటారు. పాయింట్సుమన్లమీద గౌరవాధికారి జమేదారు జీతంవారికన్నా 100 ఎక్కువుంటుంది. పనిలో ఏమీ తేడావుండదు. వుచిత యూనిఫారమ్ సౌకర్యముంది. బెజవాడలాంటి స్టేషన్లలో జమేదార్లు ఉండరు. షంటింగ్ వగైరాలకు సిగ్నల్సు రాత్రులందు ఎఱ్ఱ పచ్చలైట్లతోను పగలు జెండాలతోను చూపుతుంటారు. జీతం 13/ నుండి 18/ వరకు. జమే దారుకు 19/ రు.

వానాకాలంలో రక్షణసౌకర్యాలు లేవు. సామాన్యంగా యస్ యం లకు వీరికి తగాదాలుంటుంటాయి. దేనిమీదో తగవు రావటం, ఫోనులో చెప్పక పోవటం మూలాన బండ్లు ఆగటం, లేక పాయింట్సుమన్లుని ద్రపోయి సిగ్నలు ఇవ్వకపోవటం వగైరాల తప్పులకు T20 లు రావటం, తగాదా పడటం జరుగుతుంటుంది. అందువల్ల వీరిద్దరిమధ్య అన్యోన్యత పెంపొందు నటుల తగవులు తీర్చుచుండాలి.

కప్లింగ్ పోర్టర్సు:- (Coupling Porters) అన్ని గుడ్సు షెడ్ లున్నచోట్ల పెద్దస్టేషన్లయందు వీర్ని నియమిస్తారు. వీరిపని అతిప్రమాద కరమైంది. షంటింగపుడు కప్లింగులు వెయ్యటం, తియ్యటం. అతిజాగ్రత్తగా చేస్తుండాలి. లేకపోతే వాగనుచే కొట్టివేయబడతారు. తరచు అంగహీను లవటం జరుగుతుంది. అందువల్ల వీరికి స్పెషలుగ్రేడులు ఇవ్వాలని, తొందరలో ఏ 3 scll లకో పనిలో మార్పు (ఛేంజ్ ఆఫ్ డెజిగ్నేషన్.) ఇవ్వాలని వీరు ఆందోళన చెయ్యాలి. సహజంగా పోర్టర్సుగాను, పాయింట్సుమన్ లగను కోరుకుంటుంటారు.

స్టేషను పోర్టర్లు:- (Station Porters) వీరిపని తేలికైంది. ప్రతిస్టేషను కుంటారు. బండివచ్చినప్పుడు పౌచ్ (గుండు) అందించటం, ఇంజను నుండి వేసే పౌచ్‌ను అందుకోవటం యాస్ యంత్రం అప్పగించటం. ఎగుమతి దిగుమతి పార్శెల్సు చూచుకోవటం. జీతం 13/ రు నుండి 16/-రు

వీరిలోనున్న 'మామూళ్లు' అలవాటు పోగొట్టి ప్రజల సానుభూతి పొందేట్లు చేయాలి. సంఘ బలంద్వారా తమ జీవిత సౌకర్యాల నేర్పాటు చేసుకోవాలనే భావం ఉదయింపచేయాలి.

లగేజిపోర్టర్లు:- (Luggage Porters) పెద్దస్టేషన్లయందు నియమింపబడ్తారు. వచ్చిన పార్శెల్సు అన్నీ ఎగుమతి దిగుమతులు చేస్తారు. వస్తువులు పెద్దవేగాక ఎక్కువగానుంటాయి. అందువల్ల ట్రాలీల నుపయోగిస్తారు. ఐనాబరువైనసామాన్లు మోయవలసి ఉంటుంది గాబట్టి 8 గం॥కైనా పనిలో మార్పు గల్గించాలని కోరాలి.

గుడ్సుహమాలు:-(Goods Hamal) వీరు రెండురకాలు గుడ్సు షెడ్‌లవద్ద ఎగుమతి దిగుమతులు చేసేవారు. వీరికొక మేస్త్రీగూడ నుంటాడు. రెండోరకంవారు ట్రావెలింగ్ హమాల్:- రోడ్‌గుడ్సు అనే బండిలో ప్రయాణం చేస్తారు. వెళ్లేప్పుడు ఒకరు వచ్చేప్పుడు మరొకరుగా మొత్తంపనిని విభజించుకుంటారు. ప్రతిస్టేషనులో దించుకోవలసిన, ఎక్కించుకోవలసినసామాన్లసర్దటమే వీరిపని. ఇంజన్లు మారేచోట్ల, హెడ్‌క్వార్టర్సు లోనూ వీరుంటారు. అధికార్లు వీరికి సకాలంలో తిండిసౌకర్యాలుండునట్లు ఏర్పాట్లుచేయాలి.

వాటర్‌మన్:-(Waterman) చిన్నస్టేషనులలో ఎండాకాలం మంచినీరు సప్లైను చేసేవారు. వేసవికాలంలోనే వీరినియామకం.

గేట్‌మన్:-(Gateman) ఈ ట్రాఫిక్ గేట్‌మనులు ఇంజనీరింగ్ వారికన్నా కొన్ని అదనపుసౌకర్యాలు కల్గియున్నారు. ట్రాఫిక్ ఎక్కువైతే ఇద్దర్ని నియమిస్తారు. రాత్రి గేట్‌మన్‌కు ఇంటి సౌకర్యముండదు. గాని పరిహారముంటుంది. ఆహారపదార్థాలు తెచ్చుకొనే వీలుంటుంది.

మార్కర్:-(Marker) ప్రతిగుడ్స్‌షెడ్ యందుంటాడు. ఎగుమతి పార్శెల్సుమీద ఏఏస్టేషన్లకు పోవాలో రైల్వేకోడ్‌లో పేర్లు నంబరు

వ్రాస్తారు.

గేట్ ప్యూన్:-(Gatepeon) పెద్ద గుడ్సుషెడ్ లందు గేట్లవద్ద కాపలానిమిత్తం వీర్ని నియమించారు. కంపెని సౌకర్యాలన్ని ఉంటాయి.

బ్రేక్ పోర్టర్సు:- (Break Porters) వీరు మీనియల్సు ఇప్పటికి బ్రేక్స్ మన్ పనిని నిర్వహిస్తుంటారు. అన్ని జిల్లాలలో వీరులేరు, గూడ్సు పెట్టెలోని బ్రేకుత్రిప్పటం వీరిపని. వీరిచ్చే సిగ్నల్సు ఆధారం చేసికుని బండ్లు కదులుతుంటాయి. గుడ్సు, ప్యాసింజరుబండ్లలో పనిచేస్తుంటారు. పార్సెల్సు బుక్ చేయటం, వ్రాసుకోవటంగూడ చేయాలి.

స్వీపర్లు:-(Sweepers) పెద్దస్టేషనులందు ఎక్కువగాను, చిన్న స్టేషనులైతే కొన్నింటికికలిపి ఒకరిని నియమిస్తారు. యార్డు, దొడ్లు, శుభ్రం చేయుట వీరిపని.

మసాలీ:-(Lampman) పూర్వం మసాల్జీరూమని ప్రత్యేకింపబడి దానికి పెద్దస్టేషనులందు మసాలీని నియమించేవారు. ఇతనిపని కిరసనాయిలు అన్నిలాంతర్లలోను పోయుటం. ఇప్పుడిది రద్దుచేశారు. వంతులవారీగానో, అనారోగ్యంగావుంటేనో ఏ పాయింట్సుమన్ ఐనా ఈపనిని నిర్వహిస్తున్నారు.

సబ్ స్టిట్యూట్సు:- (Substitutes) అన్ని డిపార్టుమెంటులలోనూ ఈపనివారుంటారు. పర్మనెంటు చేయబోయేముందు కొన్ని సంవత్సరాలు అనేకరకాలైనపనులు చేయించుతారు. 13/ రు. జీతంతప్ప మరేకంపెనీ రూల్సు వర్తించవు. పర్మనెంటుగాని నమ్మకంలేని ఉద్యోగం. ఈపనిలో చేసిన కాలం సర్వీసులోకిరాదు. కాని వీరు A A I గ్రూపులో మెడికల్ ఫిట్ అయితేనే ఈ ఉద్యోగమిచ్చేది. మీనియలు సిక్ లోగాని, సెలవులలోగాని ఉన్నపుడు ఆఖాళీలలో వీర్ని పనిచేయిస్తుంటారు. డ్యూటీలో అపాయం సంభవిస్తే కంపెన్ సేషన్ సౌకర్యంమాత్రముంది. ట్రాఫిక్ ఇన్ స్పెక్టరు కంట్రోలుక్రింద పనిచేస్తుంటారు. సామాన్యంగా వీరి ఉద్యోగాలు (ఖాళీలలో వేయటం) టి. ఐ. గుమాస్తామీద ఆధారం. అందువల్ల మెప్పుకోసం మొక్కుబడులు చెల్లిస్తుంటారు రిలీవింగ్ ఆర్డరను, పర్మనెంటు చేయించుకోవటానికి. ఈ కరవురోజుల్లో 13/ రు. లతో జీవితం గడపాలంటే ఎంతోకష్టం.

అయినా చేసినరోజులకే జీతంరావడంవల్ల మరీ ఇబ్బందుల పాలౌతారు. అందువల్ల, 1 సం॥పనిచేసినతర్వాత పర్మనెంటుచేయాలని వీరుకోరాలి. వీర్ని ఉపయోగించుకుంటూ ఖాళీలను భర్తీచేయుటకు సౌకర్యాలు కల్గించవలసి వస్తుందని.

ఇబ్బందులు దురభ్యాసాలు:-వీరిలో డబ్బుసంబంధంలోనే తగాదాలు బయలుదేరుతుంటాయి. తీసిపన్న బహుమతుల పంపిణీలో మాస్టరుకు వీరికి తగాదా బయలుదేరుతుంటుంది. దానిమీద అనేకలొటుపాట్లుచేసి ఒకరిమీద ఒకరు రిపోర్టులు చేసుకుంటారు. ఆవిధంగా యజమానికి లోకువౌతారు. గుడ్స్‌ట్రాఫిక్ ఎక్కువగానున్న స్టేషన్లకే ట్రాన్సుఫర్లు కోరుతుంటారు. ఒక్కొక్కప్పుడు రిడక్షన్‌మీదనైనా ఇవ్వవలసిందని కోరుతారు. ఎందుకంటే అటువంటి స్టేషన్లలోఏమైనా ఎక్కువ దొరుకుతాయని ఆశ. లైనుమీదనుండే వారంతా ఇంటర్‌మిటెంటువర్కర్సు. ఇంటి సౌకర్యాలుచితం. లేకపోతే 10% అలవెన్సునిస్తారు. వీరికి సెలవు రిలీఫు తొందరగారాదు. యస్. యం లకు వలె వీరికి లెట్రిను సౌకర్యాలుండవు. కుటుంబాలకు వైద్యసౌకర్యంగాని, విద్యాసౌకర్యంగాని ఉండదు. మెప్పుకోసం, స్వలాభంకోసం అధికార్ల ఇండ్లవద్ద వెట్టిచాకిరీలుచేసి తమలోతాము కలహాలుపడుతుంటారు. ఎక్కువ చైతన్యం లేనివారగుటచే చెదురుగా కొందరుదొంగతనాలుచేస్తుంటారు. దీనినిమనంమాన్పాలి. వస్తువులతో ఎక్కువసంబంధంలోనుండేవారుకాబట్టిఇలాఆకర్షింపబడ్తారు. ఈదొంగతనాలవల్లఐక్యతనుభంగపరుచుకుంటున్నారని, ఉద్యోగాలకేప్రమాదం తెచ్చుకుంటున్నారని, దేశరక్షణనుకుంటు పడుదుచున్నారని గ్రహింపచేయాలి. తమకుజరిగే అన్యాయాలు, రాబట్టుకోవలసిన న్యాయమైన హక్కులు సంఘబలం, పోరాటంద్వారా సంపాదించుకోగలరని చెప్పాలి. సామాన్యంగా వీరు ఈ దురాభ్యాసాలకులోనౌతుంటారని, మీటింగులకు రారని యూనియన్‌లో చేర్చుకుండా జరుగుతుంది. దానివల్ల వీరు మరీ యూనియన్‌కు దూరమౌతున్నారు. ఎంత విడివిడిగానున్నా వీర్ని యూనియన్ కార్యక్రమంలోనికి నెమ్మదిగా తీసికొనిరావాల్సి ఉంది.

సబార్డినేట్సు :-పనివారు:-వారి విధులు:—

షంటింగ్ జమేదారు:- (Shunting Jamedar.) గుడ్సు బండ్లను షంటింగ్ చేయించి, స్టేషనువారీగా పెట్టటం, సకాలంలో పంపించి వేయటంవీరిబాధ్యత. జంక్షను స్టేషనులందే వీర్నినియమిస్తారు.

పాయింట్సుమన్‌లు, కప్లింగ్ పోర్టర్సు వీరి చెప్పుచేతల్లో నుంటారు. జీతం నెలకు 21- నుండి 31 వరకుంటుంది.

షంటింగ్ మాస్టరు:- జీతాలలో తేడాయేగాని పనిలో తేడా లేదు. దుస్తులు ఇద్దరికి వుచితంగా సప్లయిచేస్తారు. జీతం 80రు వరకిస్తారు.

యార్డుఫోర్‌మన్:- (Yard Foreman) పెద్ద జంక్షను స్టేషను లందే నియమింప బడ్తారు. జీతం 120రు. పాయింట్సుమన్, షంటింగ్ మాస్టరు, జమేదార్లు, కప్లింగ్ పోర్టర్సు ఇతని చెప్పుచేతల్లో పనిచేస్తారు. సకాలంలో ఎగుమతి దిగుమతులు జరుగునట్లు చూస్తారు. యార్డుకు సంబంధించిన బాధ్యతలకు సూపరువైజరు వంటివాడు.

నంబరుటేకరు:- (Number Taker) జంక్షను స్టేషనులందే ఉంటారు. వచ్చేపోయే గూడ్సుబండ్ల పెట్టెలమీది నంబరు వ్రాసుకుంటారు. ప్రతివాగను బరువు లెక్కకట్టి మొత్తం బరువు, సామాన్ల బరువు, ఆ బండి ఎంత బరువు మోయగల్గింది, ఇంకా ఎంతబరువు వేయవచ్చో, ఏఏస్టేషన్లలో ఎన్నివాగన్లు తీసివెయ్యాలో మొదలైన వివరాలు గార్డుకు తెలియజేస్తాడు. దీన్నిబట్టి నడుచు కుంటాడుగార్డు. పనిలో తేడాలేకపోయినా వీరికి గార్డు ప్రమోషను ఇవ్వరు. రాత్రులందు దీపాలు లేవు. దుస్తులు ఉచితంగా సప్లయిచేయరు జీతం 48/-రు వరకు నిస్తారు.

జూనియరుక్లర్కు:-(Junior clerk) బుకింగు ఆఫీసులలో, గుడ్సుషెడ్‌లలో కొన్ని స్టేషన్లలోనూ వీరు పనిచేస్తుంటారు. బాధ్యత అంతగ నుండదు. పైఅధికారికి సహాయంగా నుండటమే వీరు చెయ్యాల్సింది. సాధారణంగా 2సంవత్సరాలలో ప్రమోషను దొరుకుతుంది. జీతం21రు.

రిలీవింగ్ క్లర్కు:- (Releiving Clerk) జూనియరుక్లర్కు కన్న కొంచంపెద్ద ఉద్యోగం. కొంతపని నేర్చు కొనిఉంటాడు. సిగ్నలింగ్ వచ్చిఉంటుంది. క్లర్కు సెలవల్లో ఉంటె ఆస్థానంలో పనిచేస్తుంటారు.

రోడువాన్‌క్లర్కు:-(Road Van clerk) రోడ్ గూడ్సు లో పనిచేస్తాడు. లోడింగ్ అన్‌లోడింగ్ బాధ్యతంతా ఇతనిదే. వాగన్లలోకి సరకులను ఎక్కించటం, దింపించటం ట్రావెలింగ్ హమాలీలచే చేయించు తుంటారు.

స్టేషనుక్లర్కు:- రాత్రులందు డ్యూటీలేను. సాధారణంగా ఫ్లాగ్ స్టేషనుల యందుంటారు. అంటె సిగ్నలు లేని స్టేషనులు. మెడికల్ అన్‌ఫిట్ అయినవార్ని, సిగ్నలింగ్ రానివార్ని ఈపనికి నియమిస్తారు. లగేజి చెయ్యటం, టిక్కెట్లు అమ్మటం, తిరిగి పుస్తకాల్లో వ్రాసుకోవటం వీరిపని. జీతం 47½/రు.

చీఫ్ గుడ్సుక్లర్కు:- గుడ్సుషెడ్‌లకు వీర్ని నియమిస్తారు. ఎగుమతి దిగుమతులకు బాధ్యుడు. జమాఖర్చులతో రోజువారీలెఖ్ఖలు చూపిస్తూ కావలసిన వాగన్లు తెప్పించుకోవటం వీరిపని. వాగన్లులేని కారణంగా బహుమతులకు బాగ అలవాటుపడి వున్నారు. అందువల్ల గలిగే నష్టాల విశద పరచి ఈ దురభ్యాసాన్ని మాన్పించాలి. వారిలో దేశభక్తిని రగుల్కొల్పాలి. ఇతనికి అసిస్టెంటుగా ఎ.జి. సి. సహాయకారిగా నుంటాడు.

అసిస్టెంటు బుకింగ్ క్లర్కు-(A. B. C.) ప్రయాణీకులు ఎక్కువగా నుండే స్టేషన్లకు వీరు నియమింప బడ్డారు. ఏఏస్థలాలకు ఎన్ని టిక్కెట్లు అమ్మినది పూర్తివివరాలతో బండిపోగానే డబ్బుతోగూడ సరి చూడాలి. వాటిని పుస్తకంలో వ్రాయాలి.

చీఫ్ బుకింగ్ క్లర్కు: (A. B. C.) బెజవాడలాంటి పెద్ద జంక్షన్ స్టేషన్లందు పనిచేస్తుంటారు. టిక్కెట్లు అమ్మగా వచ్చినడబ్బుకు బాధ్యుడు.

చీఫ్ పార్సెల్ క్లర్కు:- (C. P. C.) బెజవాడలాంటి పెద్ద స్టేషన్లందే ఉంటారు. వచ్చిన పార్సెల్సును, డబ్బును చూచుకోవడమే వీరిపని.

అసిస్టెంటు పార్సెల్ క్లర్కు:-(A.P.C.) పెద్ద స్టేషన్లయందు ఉంటాడు. పార్సెల్సుబుక్ చేయుటం, వాపసుచేయటం బాధ్యతగల్గి ఉంటాడు.

స్టేషను మాస్టరు:- (యస్. యం) రాత్రిపని ఎప్పుడూ ఉండదు. సిగ్నలింగ్ పరీక్ష కావాలి. ఏ. యస్. యంలు ఇద్దరుంటె పని తేలిక ఇతనిపని టిక్కెట్లుఅమ్మటం, గుడ్సు విషయాలు చూచుకోవటమే. దుస్తులు ఉచితంగా సప్లైయిచేస్తారు.

అసిస్టెంటు యస్. యం:- (A.S.M) జూనియర్, రోడ్ వాళ్ళు. రిజర్వింగ్ క్లర్కులనుండి ప్రమోషను పొందుతారు. సాధారణంగా ప్రతి స్టేషనుయందు నియమింప బడ్తారు. సంవత్సరం పొడుగునా రాత్రిళ్ళు పనియే కొన్ని స్టేషన్లయందు పగలు కొకరు రాత్రికొకరుంటూరు. బండివస్తుందనగానే ఫోన్ ద్వారా కాబిన్సుకు తెలియజేయాలి. గేట్లను కబురంపేనిమిత్తం ముందుగా గంటకొట్తారు. రాక, పోక (arrival & Departure) పుస్తకాల్లో వ్రాసికోవాలి. బండి బయలుదేరగానే, ఔట్ ఐనట్లు ప్రక్క స్టేషనుకు తెలియచెయ్యాలి. వీరు బండి రాకపోకలను కంట్రోలు ఆపరేటర్స్ ఇచ్చే ఆర్డర్లను బట్టే నడుపుతారు. బండిలో వచ్చిన టోకన్ తీసికుని, నంబరువేసుకుని, బ్లాక్ ఆపరేటుచేయటం, పోయేబండికి కంట్రోలు సాయంతో టోకన్ తీసి, ఇవ్వటం, టికెట్లు అమ్మటం వగైరాపనులు చేస్తారు. మొత్తంమీద రాకపోకలు గలలైనుమీద వీరికి విశ్రాంతి అనేదివుండదు. ఎవరోఒకరు పిలుస్తూనే ఉంటారు. ఆఫోనులో తిరిగి సమాధానమిస్తుండాలి.

బ్రేక్స్మన్:- (Brakesman) పనిలో ప్రవేశించిన పిదప గార్డు అవటానికి మొదటిమెట్టు. ప్రయాణీకుల సౌకర్యాలు వగైరాచూడాలి. పార్సెలు ఎగుమతి దిగుమతులలో గార్డుకుసహాయకారి.

అండర్ గార్డు:- (Underguard) వీరిద్దరికీ అట్టే తేడాలేదు. జీతంలో మాత్రం తేడాలున్నాయి. ప్రథమచికిత్సలో పరీక్ష కావాలి. చీఫ్ గార్డు లేకపోయినా బండిని నడిపించగలిగే అధికారముంటుంది.

చీఫ్‌గార్డు:- అండర్ గార్డునుండి ప్రమోషనుంటుంది. కొన్నిపరీక్షలలో గెలుపొందితే ఈ ఉద్యోగమిస్తారు. అనేకరకాలగ జీతాలలో గ్రేడులున్నాయి. రూల్సులు కఠినమైనవి వుంటాయి. దెబ్బలు, అగ్నిప్రమాదము లవుడు మెలగవలసిన విధానంబాగా తెలిసిఉంటుంది. ఇంజన్లు మారేచోటునే వీరి హెడ్ క్వార్టర్సుంటాయి. వీరికిసెక్షను 100 మైళ్ళ నుండి 120 మైళ్ళ వరకుంటుంది. పైముగ్గురకు ప్రావిడెంటు ఫండు వసతిరన్నింగ్ స్టాఫ్ కువలె ఇస్తారు. బ్యాటాకు అర్హులు. ఓవర్ టైంగ్రేడుల బట్టి గ్రాంటుచేస్తారు.

సిగ్నలుమన్:- (Signalman) బ్రాడ్‌గేజ్ జంక్షనులందు నియమింపబడ్తారు. రోడ్ సైడ్ పాయింట్సుమన్‌లకు వీరికి అట్టేతేడాలేదు.

కాని వీరు చదువుకున్నవారై ఉంటేనే ఉద్యోగం లభించుతుంది. ఎ. యస్. యం. చేసే డ్యూటీయే ఇతడూ చేయాలి. డబ్బుతో సంబంధం ఉండే [illegible], జాచ్, టోకెన్ తీసికుని కంట్రోలు ప్రకారం బండ్లు నడుపుతుంటారు. వీరికి జీతం 60/రు. వరకు. 120/రు. గూడా ఉంటుందిగాని చాలతక్కువ. ఎ.యస్. పనిలో ఏమార్పుండదుగాన కనీసం ఎ. యస్. యం. లుగా ప్రమోషను ఇవ్వాలని వీరి డిమాండు.

సిగ్నలర్సు:-(Telegraph General Clerks) పెద్ద స్టేషన్లందు నియామకం జరుగుతుంది. వీరిపని రైల్వేలకు సంబంధించిన టెలిగ్రాములు పంపటం, తీసికోవటం. వీలునుబట్టి ప్రజల టెలిగ్రాములు కూడా తీసికుంటారు.

టికెట్ కలెక్టరు:-(Ticket Collector) ప్రయాణీకుల చెక్ చెయ్యటం, టికెటు లేనివారి వద్దనుండి డబ్బు వసూలు చేసి రసీదులివ్వటం, టికెట్లు స్టేషన్లవారీగా పంచి పుస్తకంలో వ్రాయటం, పోయినవి నోట్ చెయ్యటం వీరిపని. ఇవి ఆడిట్ ఆఫీసుకు పంపుతారు. జీతాలలో ఆరేడు గ్రేడులున్నాయి. వీరుగాక ట్రావెలింగ్ టికెట్ ఇన్‌స్పెక్టర్లు (T. T. I.) ప్రాసెక్యూటింగ్ టికెట్ ఎగ్జామినర్లు (పి. టి. ఇ) ఉంటారు. వీరినే ట్రావెలింగ్ వారంటారు.

పైఉద్యోగాలన్నీ స్టాఫ్ సెలక్షన్ బోర్డుద్వారానే నియామకంజరుగుతుంది పనివారల పిల్లలకే ముందుగా ఖాళీలుఇస్తారు. ఇతరపనులలో చేరి విద్య, మొదలైన అర్హతలుగలవార్ని, వయస్సు నియమంలేకుండా తగు పైపనులకు ప్రమోటు చెయ్యాలని కార్మికులు డిమాండ్ చేస్తున్నారు.

అప్పర్ సబార్డినేట్సు :

కంట్రోలు ఆపరేటర్సు:-(Control Operators) చిన్న (తక్కువగ్రేడు) స్టేషనుమాష్టర్లకు ఈప్రమోషను దొరుకుతుంది. కంట్రోలు ఆఫీసులో వీరికి 8 గం॥ పని. సంవత్సరానికి సెలవు అనేదిలేదు. విశ్రాంతి అనేది ఈ 8 గంటలలో ఉండదు. వీరి చెప్పుచేతుల్లో బండ్ల రాకపోకలు జరుగుతాయి. అన్ని స్టేషన్లతో సంబంధముంటుంది. వీరి పై ఆఫీసర్లు అసి. స్టెంటు, చీఫ్ కంట్రోలర్లు. చీఫ్ కంట్రోలరుకు రాత్రి డ్యూటీ ఉండదు. ఈ

కంట్రోలు ఆపరేటుచేస్తున్న ప్యాసులు, సెలవులు రావటం చాలా అరుదు. పనిచేస్తున్నది లీవింగ్‌లో ఉండకపోవటమే కారణం. జీతం 100/రు. బొగ్గును వృథాగా కాలిపోకుండా చేయటంలో వీరి యందు బాధ్యతగలదు. అనవసరంగా ఎస్టేషనులోనైనా ఇంజీను ఆగి ఉంచేటనుంటే బొగ్గు కాలిపోవటం. అలా అనవసరంగా జేటనీ డిటైన్ చేసి ఉంచకుండా చేయటంవల్ల బొగ్గును కాపాడినవారౌతారు. బొగ్గు కొరతను తీర్చినవారౌతారు.

డీక్లాసు ఎ. యస్. యం:-(D. ASM.) ఏ. యస్. యం చేసే డ్యూటీను చేస్తాడు. బెజవాడలాంటి స్టేషన్లందు నియమింపబడ్తారు. డిక్లాసు యస్. యం. లుగా పోవటానికి వీలుంది.

డీ. క్లాసు యస్. యం:- రాజమండ్రి, తెనాలి, బిట్రగుంట లాంటి స్టేషన్లలో వీరు పనిచేస్తారు. వీరిపని బండ్లు ఆలస్యం కాకుండా చూడు కోవటమే. స్టేషను పనివారలమీద అధికారంగల్గి ఉంటాడు.

ట్రాఫిక్ ఇన్‌స్పెక్టరు:-(T. I.) జిల్లానుబట్టి పనినిబట్టి సెక్షనుల క్రింద మార్చి ఒక్కొక్క టి. ఐను నియమిస్తారు. సామాన్యంగా 50 నుండి 60 స్టేషనుల పనివారలమీద అధికారి. మినియల్సుకు ప్యాసులు, రిలీఫ్ సెలవులు గ్రాంటుచేయడం, స్టేషను శుభ్రత, ఫ్రూట్ స్టాల్స్, హోటళ్ల సుభ్రత, తగాదాలు సంభవించినపుడు విచారణ జరిపి జిల్లాఅధికార్లకు తెలియ చేయడం, ప్రకటన కాగితములు, పబ్లిక్ కంప్లెయింట్స్ మొదలైన పనులలో సూపర్‌వైజరుగా ఉంటాడు. విచారణలలో తన రిమార్కును వ్రాసి రిక మెండుచేసే అధికారము మాత్రమే ఉంటుంది. తీర్పును డి. టి. యస్. టి. చెప్పవలసిందే. ఎటువంటి తగాదాలలో నైనాసరే ఒకరు మరొకరి మీద కోర్టులలో కేసు పెట్టాలని తలిస్తే, వారంట్లు, సమన్లు జిల్లాఅధికార్లనుండే రావాలి. వారు రిలీఫ్ చేస్తేనే కోర్టులకు హాజరుకావటానికి వీలుంటుంది. అలా రిలీఫ్ చేయక పోతే పోలీసులైనా వీర్ని అరెస్టు చెయ్యటానికి వీలులేదు. ఇది అన్ని డిపార్టుమెంటులకు సంబంధించి ఉంటుంది.

లైసెన్సు కూలీలు:-ప్రస్తుతం త్రిశంకునిలాగా వేలాడుతున్నారు. రైల్వే డిపార్టుమెంటుకు చెంది లేరని రైల్వేవారు రైల్వేకు సంబంధించిన పనులే ఇతరుల మాదిరిగానే నెరవేరుస్తున్నామని కూలీలు. వీరికి లైసెన్సు ఫీజిమ్మాలేదు.

కాని జనరల్ మేనేజరు అనుమతిస్తేనే కూలీగా పనిచేయటానికి అర్హులౌతారు. వీరు రాత్రికి పగలుకు బ్యాచీలుగా పనిచేస్తుంటారు. వీరికొక మేస్త్రీ ఉంటాడు. వచ్చిన డబ్బును అందరూ కలిపి పంచుకుంటారు. మోసంచేశాడని తెలిస్తే మేస్త్రీయొక్క కఠినకట్టుబాటుకు గురియౌతారు. అందువల్ల సామాన్యంగా వచ్చిన కూలీడబ్బులను మేస్త్రీకి అప్పగించుతారు.

వీరికి అనేక ఇబ్బందులున్నాయి. అనేకచోట్ల రైల్వే పనులు చేయించుకుంటారు. బండికి నీరుపట్టటం, లగేజీలు మోయటం వగైరా. పోలీసులు, రైల్వే అధికారులు వెట్టిచాకిరీలు చేయించుకుని డబ్బులివ్వరు. పైగా దొంగతనాల కేసులు బనాయించుతుంటారు. ధరలు విపరీతంగా పెరిగినా లైసెన్సుకూలీ ఎక్కువచేయలేదు. కనీసం 0-2-0 చేయాలని వీరికొక శేషనుకార్డులు ఇతర రైల్వే పనివారికి వలెనే ఇవ్వాలని వీరి డిమాండు.

ప్రయాణీకుల మోసగించటం, ఎక్కువ కూలీని గుంజటం అనే దురలవాట్లు మాన్పి, ఐకమత్యాన్ని పెంపొందింపచేసి వీరి న్యాయమైనకోర్కెల కోసం సంఘీభావాన్ని పెంపొందించుకుని, ఇతర వర్గాల్యొక్క ప్రజల యొక్క సానుభూతి పొందునట్లు చేయాలి.

3. పవర్ డిపార్టుమెంటు (లేక లోకో)

(Transportation Power)

ఈడిపార్టుమెంటువారు కేవలం ఇంజనుకు సంబంధించిన పనులే నెరవేర్చుతుంటారు. ఒక్కొక్క పవరు జిల్లాను 3, 4 లోకోషెడ్లక్రింద భాగించుతారు. ఈ షెడ్లకు లోకో ఫోర్మన్ అధికారి. ఇతని ఆజ్ఞలక్రింద అనేక రకాలైన పనివారలు పనుల నిర్వహించుతుంటారు. ప్రతి లోకోషెడ్ లోనూ 300 నుండి 800 వరకు పనివారలుంటారు. చిన్నషెడ్లైతే 50 నుండి 100 వరకుంటారు. దీనికి ట్రైన్ఎగ్జామినర్ అధికారిగానుంటాడు. పనివారలను కొన్ని తరగతులుగా విభజించి ఒక్కొక్క తరగతిలోనూ కనీసం 20 మందియైనా పనివారుంటారు. అందరూ ఫాక్టరీఆక్టుక్రిందకు వచ్చుటవల్ల ఆ రూల్సులన్నీ వీరికి వర్తిస్తాయి.

వివిధ తరగతులు : వారి విధులు :-

1. ఫిట్టింగ్ స్టాఫ్ (Fitting Staff)

ఇంజను ఫిట్టర్లు:- ఇంజన్లలోని చిన్న చిన్న మరామతులు చేస్తారు. డ్రైవర్లనుండి కంప్లెయింట్సు లేకుండా చూడుచుంటారు. వీరిలో అనేక రకాలైన గ్రేడులున్నాయి. రోజుకు 1-0-0; 1-4-0; 1_12-0; 2-4-0; 2-13-0; 3_3_0. ఇందులో 1-4-0 గ్రేడువారు ఎక్కువగా వుంటారు. పైగ్రేడువారు ఎక్కువైనకొలది తక్కువ గ్రేడులవారి సంఖ్య తగ్గించుతుంటారు. రోజులపద్ధతిమీద జీతం తీయు వీరందరికి 26 రోజుల జీతమిస్తారు. వారానికొకరోజు సెలవు. వారానికి 48 గం॥ పనిచేయాలి. చిన్న షెడ్డులలో 30 రోజుల జీతమిస్తూ 12 గం॥ పనిచేయించుచుంటారు. ఫాక్టరీఆక్టు క్రిందకు రారు కాబట్టి, గ్రేడులో మాక్సిమమ్ పూర్తయింతర్వాత, మరో గ్రేడుకు పోవుటకు చాలాకాలముందుతారు.

ఫిట్టరు కూలీలు:- (Fitter coolies) పైవారికి పనిముట్లు అందించటం వగైరా పనులకు సహాయపడేందుకుగాను వీరు ఫిట్టరు కొకరుచొ॥ సహాయంగా వుంటారు. వీరికి జీతం రోజుకు రు.0-15_0 టెస్ట్ పాసయిన తర్వాత రెండు నెలలు పెరంబూరు వర్కుషాపులో ఫిట్టరు అప్రెంటిస్‌గా తయారై ఖాళీ పడినవెంటనే ఫిట్టరుగా పోతాడు.

ప్రోగ్రెస్ మన్- (Progressman) ఇంజన్ ఎగ్జామినర్ షెడ్డుకు వచ్చిన ఇంజనులోని లోటుపాట్లు చెప్పినపుడు వాటిని రికార్డు చేస్తాడు. ఫిట్టర్ ఛార్జిమన్ యొక్క ఆజ్ఞప్రకారం ఏ ఏ ఫిట్టరుకు ఏ ఏ పని సివ్వాలో అందచేయడం ఆపని పూర్తిచేశాడో లేదో చూచుకోవడం ఇతని పని. జీతం 1-6-0.

ఇంజనుఎగ్జామినర్:- షెడ్డుకువచ్చిన ప్రతిఇంజనును శ్రద్ధగా లోటుపాట్లు చూచి ప్రోగ్రెస్‌మన్‌కు రిపోర్టు చేస్తుంటాడు.

జాబ్ రైటర్లు:-(Job Writers) ప్రోగ్రెస్‌మన్ చేసే పనిచేస్తారు. జీతం 21/ నుండి 30/రు వరకుంటుంది.

మెషీన్‌టర్నర్లు:-(Machine Turners) వీరుమెషీన్‌మీద

చిన్న చిన్న బోల్టులు, నట్లు, ఇంజనుకు సరిపోయే ఇతర బ్రాసులు (చక్రం అరిగి పోకుండా ఇరుసుకు వేసే పనిముట్లు) తరిపి జేసి పట్టించుటే వీరిపని. పెద్ద షెడ్‌లలో 2 రు. లేక 3 రుంటారు. వరలలో ఏమాత్రమశ్రద్ధ వహించినా చెడిపోతాయి కాబట్టి జాగ్రత్తగా తమ పనుల నిర్వర్తించుతుంటారు జీతం రు.2/-4/-6/ ఇంకా గ్రేడులున్నాయి.

వీరందరిమీద ఫిట్టర్ చార్జిమన్ సూపర్‌వైజరు.

2. బాయిలరు స్టాఫ్ (Boiler staff)

బాయిలరు మేకరు:- వీరు ఇంజను బాయిలర్లు బాగుచేయటం, బాయిలర్ జాయింట్లు సరిగా ఉండేట్లు స్టీమ్‌లీక్ కాకుండా వుండేట్లు చూస్తుంటారు. ఏమాత్రం అజాగ్రత్తవల్ల బాయిలర్‌లో లోపం ఉందంటే ఇంజను చెడిపోతుంది. అంతా రోజుజీతగాండ్రే. అనేకరకాల గ్రేడులున్నాయి. 1-4-0; 1-12-0; 2-4-0; 2-13-0. గ్రేడులకు తగినపని నిర్ధారణలేదు. అందరూ ఒకేపని చేస్తారు. ఒక్కొక్క గ్రేడులో ఎంతోకాలం బ్లాక్ ఐ ఉంటారు. ఈ గ్రేడులురద్దుచేసి 2-13-0 గ్రేడుండాలని వీరి డిమాండ్. వీరికి సహాయంగా బాయిలర్ మేకర్ కూలీ ఉంటారు. జీతం రు. 0-15-0.

ట్యూబ్ క్లీనర్లు:-(Tube cleaners) స్మోక్‌బాక్సులో నుండే ట్యూబులలో నున్న కొలిమసి, దుమ్ము నూడుచుట వీరిపని. జీతం 0-13-0.

బ్లాక్‌స్మిత్ (Blacksmith) ఇంజన్లో విరిగి పోయి చెడిపోయిన సామాను అతకటం వీరిపని. పెద్దలోకో షెడ్‌లలో ఉంటారు. 2-4-0 రోజువు జీతం. 1-12-0 కూడా కొన్నిప్రాంతాల్లో ఉంది. వీరికి హామర్ మన్ (Striker) ను తిత్తియూదే బెల్లోస్ బాయ్ ను సహాయమిస్తారు.

టిన్ అండ్ కాపర్‌స్మిత్ (Tinker) బాయిలర్, ఇంజన్లలో నుండే రాగిట్యూబులు చెడిపోతే అతుకుతుంటారు. అతికేప్పుడు ట్యూబులు కరిగిపోకుండా చూడవలనే నేర్పరితనం గలవాడైయుండాలి. పెద్ద షెడ్‌ల లోనే ఉంటారు. రోజువు 2-4-0 కొత్తజీతాల పద్ధతి ప్రకారం 55/ రు. నెలకు. మినిమల్లు ఐనా నెలకు జీతం 40/ రు కు మించింది కాబట్టి ఫారిన్ లైను ప్యానెలు అర్హులు పై ఇద్దరున్నా.

బాయిలర్ ఛార్జిమన్ పేరంటరీమీద సూపర్ వైజరు.

3. వాష్ ఔట్ ప్లాంటు (Wash out plant):-

వాష్ఔట్ డ్రైవర్లు:-బాయిలర్ లోని ట్యూబుల ఉడుకునీళ్ళతో కడుగుతుంటారు. మెడికల్ పరీక్షలో నెగ్గని డ్రైవర్లకీఉద్యోగమిస్తారు. జీతం వీరికి 90/ రు.

వాష్ఔట్ హెల్పరు:-పైవారికి సహాయంగానుంటారు. వీరికి చేతులు, కాళ్లు కాలకుండా గ్లోవ్స్, బూట్లుఇస్తారు. నియమించిన ఇంజన్ల కన్నా ఎక్కువ బాగుచేస్తే ఓవర్ టైంఇస్తారు. 22/ రు జీతం.

4. షెడ్ స్టాఫ్(Shed Staff)ఇంజను క్లీనర్లు:-ఇంజన్లుతుడవడం, ఫైర్ క్లీన్ చేయడం(నిప్పురాలగొట్టటం) రేక్ ఔట్ చేయడం(ఇంజనుక్రింద నిలబడి నిప్పు బూడిద లాగడం) వీరిపనులు. A, A1, మెడికల్ గ్రూపులో పరీక్షకావాలి. ఎప్పుడైనా ఫైర్ మన్ గావెళ్లుతుంటారు. నిప్పు శుభ్రపఱచేప్పుడు బాయిలర్ లో స్టీముందా లేదాచూడాలి. అందువల్ల నిపుణత్వంగూడ వీరికుండాలి. బాంక్ ఫైరు (నిప్పువేసిసమానంగాబొగ్గుసర్దటం) అప్పుడు స్టీంచూపించేగ్లాసులో దాదాపు సగానికి లేక 3/4 వంతైనా నీరుండునట్లుచూడాలి. నీరులేకపోతే బాయిలర్ వేడెక్కి-బ్రద్దలవు తుంది. ఇదిగొప్ప ప్రమాదం. వీరికి ఆగ్యాలాలుగా ప్రమోషను దొరుకుతుంది. విద్యనుబట్టి, తాహతుబట్టి ఇతర పనులు ఇవ్వాలని వీరిడిమాండు. జీతం రోజుకు 0-12-0.

పిట్ అండ్ యాష్ పాన్ క్లీనర్లు(Pit & Ash Pan Cleaners) రేక్ ఔటు చేయబడి గుంట (పిట్సు) లోనున్న బూడిదను తట్టలతో మోసి వేరేనిర్ణీత ప్రదేశంలో పారపొయ్యాలి. కోల్ కూలీలకు వీరికి ఏమీ తేడాలేదనే చెప్పాలి. 0-12-0 అణాలురోజుకు కూలి.

షెడ్ కూలీలు:- షెడ్ నంతటినీ శుభ్రపఱచటం వీరిపని. రాత్రి డ్యూటీకి గూడ బుక్ చేస్తుంటారు. కొన్ని సమయాల్లో బూడిదకూడ మోయాల్సిందే. ఇంజనులైటర్సుగా ప్రమోషనిస్తారు.

ఇంజను లైటర్లు:-(Engine Lighters) వీరిపని చాలఅనారోగ్యకరమైంది. ఇంజన్లో బొగ్గువేసి మంటచేయాలి. మంటచేయుటకు ఆయిలు వగైరా ఇస్తారు. బాయిలర్ లో గూర్చొని ఆ పొగ పీల్చటంవల్ల అనారోగ్య

వంతులేశారు. ఉమ్ము కూడ నల్లగా పడుతుంది. సకాలంలో ఇంజను లైటు చేసి, స్టీము ఎక్కేదాక పని చేస్తారు. ఎంత త్వరగా స్టీము వచ్చేట్లు పని చేస్తే అంత తొందరగా షెడ్ నుండి ఇంజను కదులుతుంది. ఎన్ని సంవత్సరాలు పని చేసినా ఛేంజ్ ఆఫ్ గ్రేడు ఇవ్వరు. ఒక్కొక్క డ్యూటీలో 5,6 ఇంజన్లు లైట్ అప్ చేయాల్సి ఉంటుంది. స్టాఫ్ నెక్కువ చేయాలని, ఛేంజ్ ఆఫ్ గ్రేడివ్వాలని వీరి డిమాండ్.

లోకో పాయింట్సుమన్:- ట్రాఫిక్ పాయింట్సుమన్ చేసే పనే ఇతనూ చేస్తాడు. లోకో యార్డులో ఒక లైనునుండి మరో లైనుకు ఇంజన్లను పంపుతారు రోజుకు 0-12-0 జీతం. అజాగ్రత్తగానుంచే పాయింట్ల వద్ద బండ్లు పడిపోవటం T20 లు రావటం జరుగుతుంది.

టూల్ చకర్:- (Tool Checker) వీరిపని తేలికయింది. ఇంజన్లలోని సామాన్లు డ్రైవర్ల నుండి తీసికోవటం, పుస్తకాల్లో ఎంటర్ చేసికుని మళ్లీ ఇంజను పోయేప్పుడు డ్రైవరుకు అప్పగించటం ఇరుసులకు వగైరాలకు కావలసిన నూనె సప్లయి చేయడం వీరిపని. వీర్ని నియమించుటవల్ల సామాన్లు పోకుండా నుండటం డ్రైవర్ల బాధ్యత తగ్గటం జరిగింది. జీతం 21/ రు నుండి 1 చా॥ 30/ రు వరకు.

పంప్ ఇంజను డ్రైవరు:- (P. E. Driver) ఇతడు ఇంజన్లు నీటిని పట్టుకునే పెద్ద స్టేషనులోనుండే పంపు ఇంజన్లమీద పనిచేస్తుంటాడు. చేతితో త్రిప్పేవి, స్టీముపని 2 రకాలు. ఆగ్వాలాలు మెడికల్ అన్ ఫిట్ ఐతే ఈ పదవి లభించుతుంది. లోకోలో ఐతే వేడినీటిని, వాష్ ఔట్ నిమిత్తం సప్లయి చేయటానికి పంపుతారు. వీరికి షెడ్ లలో 8 గం॥ పని రోడ్ సైడ్ స్టేషనులలో 12 గం॥ పని. రోజుకు జీతం 1-6-0. ట్రాఫిక్ ఎక్కువున్న చోటనైతే రాత్రి పనికి పగలు పనికి యిద్దరు ఉంటారు. 30 రోజులకు జీతమిస్తు ది. అంటే 26 రోజులకు లెఖ్ఖకట్టి 4 రోజులను ఓవర్ టైం క్రింద చూపుతారు. స్టేషను దగ్గరలో నుంటే పంపు కూలీనివ్వరు. 30 రోజుల జీతం రావటంవల్లనైనా ఫారిన్ లైనుప్యాసులు ఇవ్వరు. కంపెనీ వసతులన్నీ ఉంటాయి.

వాటర్ కాలం:- (Water column) ఇంజను ఆగి నీరు తీసుకునే ప్రతిచోట 4 గురు వాటర్ కూలీలుంటారు. రాత్రికి పగలుకు

ఇద్దరిద్దరు చొప్పున వచ్చేవానికి పోయేబండ్లకు నీరు సప్లయి చేస్తుంటారు. సామాన్యంగా ఆ స్టేషనులో 3 వాటరు కాలములుంటాయి. ఇంజన్లు పోయింతర్వాత బూడిదనంతా ఎత్తిపోయాలి. వర్షాకాలంలో వీరికి రక్షణ సౌకర్యాలు లేవు. రాత్రులందు లైట్లు ఇవ్వరు. నీరు పట్టటంలో ఆలస్యమైతే బండి పోవటం ఆలస్యమౌతుంది. కాబట్టి వచ్చేపోయే బండ్లకు త్వరగా నీరు సప్లయిచేసి బండ్లరాకపోకలను త్వరగా నడిపించటంలో వీరు నెరవేర్చే పనికూడ ముఖ్యమైనదే.

5. ఫ్యూయలింగ్ స్టాఫ్ (Fuelling Staff)

కోల్‌కూలీ:- వీరు ఫాక్టరీ ఆక్టు క్రిందకు రాకపోయినా పని గంటల నిర్ణయం ప్రకారం 8 గం॥ పని చేస్తారు. వారానికొకరోజు ఆఫ్ (Off) (సెలవు) ఉంటుంది. 3 షిఫ్టు డ్యూటీలున్నాయి. 8 గం॥ నుండి 4 గం॥; 4 గం॥ నుండి 12 గం॥; 12 గం॥ నుండి 8 గం॥; వీరికి 8 గంటల పనేఐనా కష్టమైనది. బుట్టలలో బొగ్గువేసుకుని ఇంజను టెండర్లలో, నిచ్చెనల సాయంతో ఒక్కొక్కడు 4 టన్నుల బొగ్గును వేయాలి. జీతాలు పాతపద్ధతి ప్రకారం 0-12-0. క్రొత్త జీతాల ప్రకారం 13/రు నుండి 18/వరకు. ఆఫ్ రోజులకు గూడ జీతమొస్తుంది. కంపెనీ సౌకర్యాలన్నీ ఉంటాయి.

ఎక్కువ ఇంజన్లు వచ్చాయని తొందరపెట్టి తక్కువ పనివారితో ఎక్కువ పనిచేయించటం, అలా చేయకపోతే చురుకుగా చేయలేదని T20లు ఇచ్చి వార్నింగ్ లివ్వటం, బండి ఎచ్చట ఆలస్యమై వచ్చినా, ఫ్యుయలింగ్ ఆలస్యమైందని వీరి నెత్తిన నేరం రుద్దటం, సరియైన సామాన్లు ఇవ్వక పోవటం, రాత్రిషిఫ్టులలో పనిచేసేటప్పుడు వారి దగ్గరలో దీపాలులేక, నిచ్చెనల మీద నుండి పడి గాయాలు తగలటం, కోల్‌స్టాక్స్ (బొగ్గుగుట్టలు) క్రింద సరైన స్లీపర్లు, రాళ్లు వేయకపోవటం వల్ల పారలు (షవల్సు)తో బొగ్గు లాగడంలో ఆలస్యం కావటం, యివి వీరిని ఎదుర్కొనే ఇబ్బందులు. బొగ్గుమోత కఠినమైనది కాబట్టి ఆదే గ్రేడుకు సంబంధించిన తేలికపనులు అంటే కారేజిక్లీనర్సు వగైరాపనులకు క్రొత్తవార్ని నియమించకుండా వీరిని మార్చాలని వీరి ఆందోళన. కనీసం 5 సం॥ బొగ్గుకూలీగా పనిచేస్తే ఛేంజ్ ఆఫ్ గ్రేడు యివ్వాలి. చదువుకున్న వారికి సబార్డినేటు గ్రేడు పనులకు అను

మతినిస్తూ వయసు నియమం రద్దుచేయాలని వీరి డిమాండు. ఈ బొగ్గుమాత్రపని వల్ల బొగ్గును చిన్న ముక్కలుగా కొట్టేందుకు వీరికి టైము దొరకటం లేదు. బొగ్గును ముక్కలుగా కొట్టివాడితే బొగ్గు వృథాగా ఖర్చుగాదు. కనుక బొగ్గు కూలీలు దేశభక్తి యుతమైన ఈ కర్తవ్యాన్ని చేయుటకు, టైము లభించటానికి ఎలిక్ట్రిక్ క్రేనులు బాగుచేయించాలని వీరి ఆందోళన.

సిండర్ పికర్సు:- (Cinder Pickers) ఇంజను నుండి రేక్ ఔట్ చేయబడి, పిట్ క్లీనర్ల వల్ల పారపోయబడిన బొగ్గులో కాలని బొగ్గు తునకలు ఏరుటకు వీరు నియమింపబడ్డారు. 8 గం॥ పని వారానికొకరోజు సెలవు. ముసలివారికి, కష్టపడి పనిజేసిన వారికీ, మెడికల్ అన్‌ఫిట్ అయిన వారికి రిటైర్ కాబోయే వారికి ఈ తేలిక పని ఇవ్వాలి గాని బలంగానున్న వారికి ఇవ్వరాదని కార్మికుల కోరిక. పెద్ద షెడ్‌లలో నే యిద్దరో ముగ్గురో ఉంటారు. ఈ రోజుల్లో ఈ సిండర్సును అమ్మకమండా, ఏరించు నిమిత్తం పనివాళ్ళి ఎక్కువచేసి, ఆట్టి బొగ్గును పంపు ఇంజన్లు వగైరాలకు ఉపయోగించాలని వీరి ఆందోళన. బూడిదను కంట్రాక్టుగా ఇవ్వవచ్చుగాని, సిండర్స అమ్మటంలో అర్థంలేదని కార్మికుల అభిప్రాయమే గాక బొగ్గు కొరత తీర్చు నిమిత్తం, సిండర్సును అవసర పనులకు ఉపయోగించాలని వీరు ఆందోళన సలపాలి.

ఫ్యుయల్ మేస్త్రీ :- (Fuel Maistry) వీరు ఇంటర్‌మిడెంటువర్కర్సు. కోల్‌కూలీలు సరిగా పనిని నిర్వహించుచున్నదీ లేనిదీ చూడాలి. టెండర్ బాలెన్సులుతీసికొని లోడ్ ఎంతచేసింది వగైరా గుమాస్తాపని గూడ చేస్తుంటారు. వీరికి జీతం 30/రు. 8 గం॥ పని ఇవ్వాలని వీరు కోరాలి.

వీరందరిమీద ఫ్యుయల్ కీపర్:- అధికారి. ఇతడు ఆఫీసు క్లర్కుఐ ఉంటాడు.

6. షెడ్ టర్నర్సు:- (Shed Turners) ప్రతి లోకో షెడ్‌కు షెడ్ టర్నర్ ఉంటాడు. వీరు మెడికల్ అన్‌ఫిట్ ఐనడ్రైవర్లు. పగలుకు రాత్రికి ఇద్దరుంటారు. వీరికి అసిస్టెంటుగా పాస్‌డ్ డ్రైవర్లను, ఫైర్‌మన్లను ఆగ్వాలాలను ఇస్తారు. ఔట్‌గోయింగ్ (వెళ్ళే) ఇంజన్లకు నీరు, బొగ్గు వగైరాలన్ని అమర్చబడ్డాయో లేదో చూచి మరీ పంపాలి. ఇక్

కమింగ్ (వచ్చే) బండ్లను అసిస్టెంటు చూస్తారు. ఏ ఏ ఇంజను ఎక్కడ షంటింగ్, వాటర్ మొదలైన వాటికి పెట్టాలో ఇన్‌స్పెక్టర్ నిర్ణయిస్తారు. చిన్న చిన్న షెడ్లు తెనాలి, తాడేపల్లి, బందరు వగైరాల్లో పాసెంజరు డ్రైవరు, ఫైర్‌మన్లు లేక ఇన్‌స్పెక్టర్ సర్టిఫికేటున్న ఫైర్‌మన్ ఇన్‌స్పెక్టర్ ఇన్‌ఛార్జిలో నుంటాయి. ఇతని డ్యూటీలో 3, 4 ఇంజన్లకన్నా ఎక్కువ రావు. సక్రమంగా పని జరుగుట చూడటమే వీరి పని.

కాల్ బాయ్:- (Call Boy) ఇన్‌స్పెక్టరు ఆజ్ఞ ప్రకారం ఇంజను క్రూను (Crew) లేపుకరావాలి. వీరికి 12 గం॥ పని. నెలకొక రోజైనా సెలవులేదు. పోనీ పనిలో విశ్రాంతి ఉంటుందా అంటే అదీ కాన రాదు. గంట ముందుగా ఇంజనుక్రూ దగ్గర సంతకాలు తీసుకోవాలి.

ఇలా డ్రైవరు ఫైర్‌మన్ల వద్దను సంతకాలను పోతే సామాన్యంగా బద్ధకం వల్ల టైం ఎంతైందని అడిగి, చెప్పిం తర్వాత ఇంకా చాలా టైమున్నదే అని దబాయించి మరీ నిద్రపోతుంటారు. అందు వల్ల వీరు 8 గం॥ పనికోసం, గడియారాలకోసం, వాన ఎండలనుండి రక్షణలకోసం ఆందోళన చేయాలి. ఇంజనుక్రూలో నున్న అట్టి దుర్గుణాలను ప్రచారంద్వారా పోగొట్టాలి. ఇలా ముందుగా వారికి తెలియ పఱచుట ఇంజనును ఆయిలింగ్ లేక వారిస్వంత పనులేమైనా ఉంటే నిర్వహించుటనే నిమిత్తం కాల్ బాయ్‌ల నియమించారు.

7. రన్నింగ్ స్టాఫ్:- (Running staff) డ్రైవరు:-ఎ.బి.సి. అని డ్రైవర్లు మూడు తరగతులు. మూడింటికీ పాసెడ్ (P. D) డ్రైవర్లుంటారు. ఇంజనును నడపుటకు సర్టిఫికేటు పొందియుంటారు. పని ఒకటే యైనా స్కేల్సుప్రకారం జీతాలలో తేడాలున్నాయి. మెకానిజమ్ పూర్తిగా తెలిసి ఉండుట దనేది వేరే చెప్పనగసరంలేదు. బొగ్గును తక్కువగా కాల్చితే క్వాలిఫికేషనుంటుంది. బండిపోయేపుడు ఏప్రమాదం జరిగినా బాధ్యుడౌతాడు. ప్రజల ప్రాణాలు వీరిచేతుల్లో నుంటాయి. అందువల్ల వీరు తమ బాధ్యతల గుర్తించి పనిచేసేట్లు చెయ్యాలి. నెలకు 26 × 8 = 208 గం॥ పని చేయాలి. ఈ గంటలకన్నా ఎక్కువపనిచేస్తే ఓవర్ టైం (నిర్ణీత గంటలకన్న ఎక్కువకాలం పనిచేసినందుకు ఇచ్చే జీతం) ఇస్తారు. ఆదివారం రోజైతే డబుల్ టైం ఇస్తారు. ఈ ఓవరుటైంమీద ప్రావిడెంటుఫండు వసతులుంటాయి.

జీతం వీరికి ఏ. స్కేలు డ్రైవరుకు 127/రు. బి. స్కేలుకు 80/రు; సి. స్కేలుకు 50/రు. ఆంగ్లో ఇండియనులకు ప్రత్యేక సౌకర్యాలు, జీతాలు ఉన్నాయి. ఈ జాతిభేద పద్ధతుల రద్దుచేయాలని, అందరికీ ఒకేరకంగా జీతాలు ఇవ్వాలని కోరిక.

పాసడ్ ఫైర్‌మన్:- ఫైర్‌మన్‌గా కొన్ని నెలలు అనుభవం గడించిన పిదప స్వయంగా నడిపే హక్కునిస్తారు. డ్రైవర్లు లేకపోతే నడుపుతుంటారు. ప్యాసింజరుబండ్లు నడిపేందుకు సెప్టుంటుంది. దానిలో నెగ్గితే సరే లేకపోతే గుడ్సుబండ్లు నడపాలి.

ఫైర్‌మన్:-(Fireman) చదువుకున్న వాడగుటవల్ల డ్రైవరుగా పోవటానికి అవకాశముంటుంది. ఇంజను ఆయిలింగ్, బొగ్గు ఫైర్‌బాక్సులో వేయటం ఇతనిపని. సరియైన బొగ్గు కాకపోయినా, లేక పెద్దముక్కలైనా బండి ఎక్కి దిగేలగాయతు విశ్రాంతి ఉండదు. బొగ్గును అనవసరంగా కాల్చకుండా నుండటంలో ఇతని బాధ్యతలు ఎక్కువగానున్నాయి. నిప్పువేడికి తట్టుకుంటూ రెక్కలకష్టం పడ్తాడు. సర్వీసురేటు గనుక కొన్నాళ్ళలో ఇంటర్‌క్లాసు ప్యాసునిస్తారు.

ట్రాఫిక్‌యార్డుషంటరు:- (Traffic yard Shunter) వీరు ఆ గ్యాంగాలనుండి ప్రమోషను పొందుతారు. వీరిలో 2రకాలు, పాస్‌డ్ ట్రాఫిక్‌యార్డుషంటరు; ట్రా. యా: షంటరు. పాస్‌డ్‌షంటరుకు జీతం 43/రు. షంటరుకు 37/రు. పాస్‌డుషంటర్సును అవసరమైనపుడే పంపుతారు. బండ్లు నడుపుటకు హక్కుంది వీరికి. పెద్దయార్డులలో షంటింగ్ చేస్తుంటారు. ఫోర్‌మెన్ పాసుకు అర్హులు. ట్రాఫిక్ మెనియల్సు వీరి అధీనంలోనుంటారు. రన్నింగ్ స్టాఫ్ రూల్సన్నీ వీరికి వర్తిస్తాయి. పాస్ రూల్సును వీరికి, అండరకీటేర్ టైం వర్తిస్తుంది. ఉదాహరణకు 100 జీతమొస్తే 100–43=57 రు. ఓవర్‌టైం అవుతుంది. ఆవిధంగా 75/ రు. కన్నా దాటటంవల్ల అతను 2వతరగతి ప్యాసుకు అర్హుడౌతాడు.

ఆగ్వాలా:- (Augwalla) సామాన్యంగా చదువుకోనివారు. వీరు మెనియల్సుగా పరిగణింపబడ్డారు. వీరికి రెండురకాల గ్రేడులు 24/ రు. రెండోది, 28/ రు. ఫైర్‌మన్ చేసేపనినే చేస్తారు. చదువురాని కారణం వల్ల డ్రైవరుగా పోవటానికి వీలులేకుండా చేశారు. కానిఅనుభవంలో మాత్రం

పీనూ తీసిపోరు. ఓవర్‌టైం ఫారిక్ లైను ప్యాకులున్నాయి. 26/ రు తీసే ప్రతివారికి ఫారిన్‌లైను ప్యాసుకు అర్హతుంటుంది. వీరికి మొదటివానికి 2/ రు చొ॥ రెండో గ్రేడువారికి 2½ రు చొ॥ ఇంక్రిమెంటు ఇస్తారు. ఆవిధంగా 24, 28 రు వరకు వచ్చి ఆగిపోతారు. 3 సం ప్రమోషనులేని వారికి సరాసరి 28/ రు గ్రేడు ఇవ్వాలని, రెండుగ్రేడులుండకుండా 28/ రు గ్రేడేవుండాలనీ చదువుకున్నవాళ్ళ ఫైర్‌మన్లగా ప్రమోట్ చెయ్యాలని వీరిడిమాండ్.

రివైజ్‌డ్ స్కేల్సు:- (Revised scales of Pay) ఏ. బి. సి. తరగతులరద్దు పఱచి 1935 నుండి ఉద్యోగంలో చేరిన పైవారందరికీ రివైజ్‌డ్ స్కేల్సు వర్తింపచేశారు. ఈదిగువ రకాలుగా జీతాలిస్తున్నారు.

డ్రైవర్లు!- 225/ రు ; 175/- ; 125/ ; 100/-; 76/ నుండి 91/ వరకు

ఫైర్‌మన్లు:- 42½ రు నుండి 2½ చొ॥ 55/ రు వరకు,

ట్రాఫిక్ యార్డు షంటరు: 32/- రు నుండి 2 చొ॥ 40/ రు వరకు.

ఆగ్వాలా:- 18/ రు నుండి 1 రు చొ॥ 26/ రు వరకు.

ఈరివైజ్‌డ్ స్కేల్సు క్రింద వచ్చినరన్నింగ్ స్టాఫ్‌కు ఓవర్‌టైం రద్దుపఱచి మైలేజి సిస్టమ్ అమలు పఱచారు. 100 మైళ్ళకు ఈదిగువ రు చొ॥ ఇస్తారు.

డ్రైవరు	100 మైళ్ళకు	3/ రు.
ఫైర్‌మన్	,,	1/ రు.
ట్రాఫిక్ యార్డు షంటరు	,,	1½/ రు.
ఆగ్వాలా	,,	0-12-0 అ.

దీనివల్ల సి. స్కేలు డ్రైవరుకు డ్రైవింగ్‌లో పోతే అతని కనీసజీతమైన 55/- ఇస్తారు. ఎన్నో సం॥ నుండి ఫైర్‌మన్‌గా పనిచేసి అనుభవంగడించి పని చేస్తున్నా క్రొత్తగా వచ్చిన ఫైర్‌మనులు సి. స్కేలు డ్రైవరుకన్నా ఎక్కువ జీతం పొందుతున్నారు. యూనియన్ ఈ అన్యాయాన్ని పోగొట్టటానికి చేస్తున్నకృషికి ప్రత్యేకంగా రన్నింగ్ స్టాఫ్ తోడ్పడాలి. ఈ సి స్కేలు డ్రైవర్లకు 76/ రు నుండి 91/ రు ; 90/ రు నుండి 100/ రు ; 100/ రు నుండి 125 అలా ఒకటవస్కేలు డ్రైవరుతో పోయేసౌకర్యం కల్గించాలని, పాతస్కేలు రద్దుచేయాలని వీరిడిమాండ్. స్టాండర్డుతక్కువ యని అలాగే ఉంచటం న్యాయంకాదు. చదువుకున్న వారికైనా ఈమార్పు చేయాలి. మైలేజిస్కీము రావటంవల్ల తక్కువదూరానికి జూనియర్లబుక్ చేస్తూ ఎక్కువ

దూరానికి సీనియర్లను బుక్ చేస్తుంటారు. అందువల్ల ఆ దేశాలానికి జూనియర్లకు తక్కువ ఓవర్‌టైం వస్తున్నది. ఇటువంటిది కాకుండా లైను తెలిసివున్న వారందరికీ ఛాన్సులివ్వాలని కోరిక. అందువల్ల వీటి సంపాదనకొఱకు ప్రత్యేకంగా రన్నింగ్ స్టాఫ్ యూనియన్‌లో చేరి పోరాటశక్తిని అభివృద్ధి చేసుకోవాలి. వీర్ని యూనియన్ కార్యక్రమంలోకి తీసుకొనిరావటం వల్ల ప్రచారం లైనుమీద ఎక్కువగా చేయవచ్చు యూనియన్ ఇంకా బలపడటానికి వీలుంటుంది.

8. స్టోర్సు:- లోకోషెడ్లకు కావలసిన చిన్న చిన్న మరలు, వైట్ మెటలు, వేస్టు, నూనె, తట్టలు, పారలు మొదలైన సామగ్రి సప్లయి దీనిద్వారా జరుగుతుంది. వీటి లెక్కలన్నీ చూసేది,

స్టోర్ కీపరు:- ఇతనికి జీతం 76/ రు. పనిముట్లు కన్నిటికీ బాధ్యుడు, ఏ ఏ సామానులు ఎవరెవరికి ఇచ్చింది వ్రాసుకుంటాడు. ఇంజన్ల బాగోగులకు ఈ స్టోర్సు ప్రధానం. అందువల్ల సామాన్లు జాగ్రత్తగా వాడటంలో శ్రద్ధగలిగి దొంగతనాలు జరుగకుండా చూచునట్లు, అదితమ దేశభక్తి యుతకర్తవ్యమని, వారి ఉద్యోగాలకే ఎలాభంగకరమో మనం విశదీకరించాలి. ఈ దొంగతనాలను కార్మికుల ఐకమత్యబలం, తీవ్రప్రచారం ద్వారాఎదుర్కొనేట్లు చూడాలి.

పైవానికి సహాయంగా అసిస్టెంటు స్టోర్ కీపరుంటాడు. జీతం 45½ రు. లు.

స్టోర్‌లస్కరు:- (Store Lascar) పని ఎక్కువగా నుంటే ఎక్కువ మందిని నియమిస్తారు. వీరుమినియల్సు. జీతం 18 రు. వీరితోబాటు నూనెఅందించుటకు కప్ బోర్డుబాయ్ ఉంటాడు. ఇతనుస్టోర్సుకు సంబంధించిన పని నిర్వహిస్తాడు. వీరికి రగం పని. కంపెనీ సౌకర్యాలన్నివర్తిస్తాయి.

రన్నింగ్ రూమ్:-(Running Room) కుక్సు (Cooks) ప్రతి రన్నింగ్ రూమునకు వంటవాళ్లుంటారు. పెద్ద రూములైతే ఇద్దరు లేక ముగ్గురుంటారు. వీరిపని వచ్చిన ఇంజను శ్రమకు భోజనం వండిపెట్టడమే ఖర్చులు రన్నింగ్ స్టాఫ్‌వారే ఇచ్చుకుంటారు. ఫలానా వస్తువు ఇంత అని ఖరీదులు నిర్ణయిస్తారు. ఆ ప్రకారం వారు చెల్లించాలి. ఈ డబ్బుతో బజా

మకు పోయిన వస్తువులు కొనుక్కొని వస్తారు. ఈ వంటవారు బెడ్‌షీట్స్, గలీబులు వగైరా రన్నింగ్ రూము సంబంధ సామానులన్ని జాగ్రత్తగా ఉన్నదీ లేనిదీ చూసుకొంటుంటారు. డ్రైవర్ల హెడ్ క్వార్టర్స్ ఐతే వారికి ఈ రన్నింగ్ రూమ్ సౌకర్యాలుండవు. వారివారి స్వంత ఇండ్లకు పోవాల్సిందే. అంటే ఈ వంటవాళ్ళు బెజవాడ, గుంటకల్లు, వాల్తేరులాంటి స్టేషన్లలో నియమింప బడ్డారు. కంపెనీ సౌకర్యాలన్నీ ఉంటాయి. రోజుకు 12 గం. పని చెయ్యాలి.

తగవులు తరచు రన్నింగ్ స్టాఫ్‌కు, కుక్స్‌కు వస్తుంటాయి. కారణం నిద్రపుత్తున్నారో, లేక చేయాలనో గలీబులు, గ్లాసులు క్రొత్తగానుంటే తీసుకపోతుంటారు. ఈ లోపాలు కుక్స్ మీద రుద్దుతారు అధికారులు. రన్నింగ్ స్టాఫ్ వస్తువుల కోసమని డబ్బులిస్తే కుక్స్ వస్తువులలో కొంత మిగుల్చుకోవటం ఇలాంటి చిన్ని కారణాలవల్ల తగవులు కలుగుతుంటాయి. అందువల్ల ఇటువంటి పనులవల్ల వారిలో వారికి తగవులు పుట్టి ఐక్యతచెడి యజమానికి ఎలా లోకువబౌతున్నారో నచ్చచెప్పాలి. రన్నింగ్ స్టాఫ్ అపుడపుడు వస్తుంటారు. నిజంగా అందరికీ వండిపెట్టమనిఅంటే కుక్స్ వంటచేయలేరు. అనేక మంది అనేకరకాల వంట రకాలు చేయమనటం, వాటిని చేయటం తటస్థించితే సకాలంలో తక్కువ వంటవారితో వంట అందటం చాల కష్టం. అందువల్ల ఎక్కువగా కారియర్లలో తెచ్చుకోవటమో, హోటలుకు పోవటమో జరుగుతుంటుంది. కాకపోతే ఏ కొద్దిరకాలు చారు మాంసం లాంటివి చేయించుకుంటారు. బెజవాడలాంటి రన్నింగ్ రూముకు దోనకొండ, బిట్రగుంట, రాజమండ్రినుంచి స్టాఫ్ వస్తుంది. వారికందరికు ఏ ఇద్దరితోనో అనేకరకాలు అనేక సమయాల్లో చేయటమంటే అసంభవం. అందువల్ల స్టాఫ్ నెక్కువ చెయ్యాలనీ, 8గం పని నిర్ణయముండాలని వీరు డిమాండు చేస్తున్నారు.

కాల్ బాయ్:-(Call Boy) చిన్న షెడ్‌లు, భీమవరం, గుడివాడ లాంటిచోట్ల గూడ వీర్ని నియమిస్తారు. రన్నింగ్ స్టాఫ్ వీరిచేత వెట్టిచాకిరీలు చేయించుకోరాదనీ, వానకోట్లు ఇవ్వాలనీ వీరి డిమాండ్.

బాక్స్ బాయ్:-(Box Boy) ఇంజనురాగానేవచ్చినపెట్టెలు, రన్నింగ్ రూములకు చేరుస్తుండాలి. మరల ఇంజనుకు స్టాఫ్ పోయేపుడు తీసి కెక్కిస్తుండాలి. బరువు విపరీతంగా లేవటం, వెట్టి చాకిరీలు చేయించుకోవటం

పూసాలని రన్నింగ్ స్టాఫ్‌లో ప్రచారంచేయాలి. వీరికిగూడ 8 గం॥ పని నిర్ణయముండాలని డిమాండుచేయాలి.

రన్నింగ్ రూమ్:-(R. R.) కష్టపడి పనిచేసివచ్చిన ఇంజనుక్రూకు విశ్రాంతి భవనాలుగా పరిగణింపబడవలసిన ఈ రూములు వారి పాలిట దయ్యపుకొంపలుగా నుంటాయి. ఆంగ్లో, ఇండియన్ అనే తేడాలు, సౌకర్యాలలో అనేక భేదాలున్నాయి. ఆంగ్లో ఇండియను రూములలో (A. R. R) దోమ తెరలు, పరుపులు, ఫాన్సు, భోజనాలబల్లలు, చాలినన్ని కుర్చీలు ఉంటాయి. వీరిలో ఫైర్‌మన్లకు డ్రైవర్లకు తేడాలులేవు. సౌకర్యాలు సమానమే. ఇండియన్ రన్నింగ్ రూములు (I. R. R) డ్రైవర్లకు ఫైర్‌మన్లకు వేరేవేరేఉంటాయి చాలినన్ని బల్లలు ఫాన్సు ఉండవు. ఫైర్‌మన్ల రూములు చెప్పనవసరమేలేదు దోమలు, వగైరాలతో అపరిశుభ్రంగా నుంటాయి. మరుగుదొడ్లుకూడ దగ్గరనే ఉంటాయి. కాని శ్రమఫలితంగా అన్నిటినీ భరిస్తూ ఎలాగో కాలం గడపుతారు. అందువల్ల రన్నింగ్ స్టాఫ్ ఈ అన్యాయాల రద్దుకొఱకు ఆందోళన చేయుటయేగాక ఇతర కార్మికులతో చేతులుగలిపి సంఘశక్తిని అభివృద్ధి పఱచాలి. సౌకర్యాలుగల రూములకొఱకు డిమాండుచేయాలి.

షెడ్ సంబంధమంతా లోకోఫోర్‌మన్ తనిఖీక్రింద నుంటుంది. షెడ్‌లోనే ఒక ఆఫీసు 8 నుండి 10 మంది దాకా గుమాస్తాలుంటారు. వీరిలో టైంకీపరు, లోకోక్లర్కు ఎక్కువ ముఖ్యులు. సామాన్యంగా వర్కర్సు తమ కేలోటుజరుగుతున్నా వీరిద్దరిమీద నెపాలువేస్తుంటారు. షెడ్ పరిపాలనగూడ వీరిద్దరిమీదే ఉంటుంది. వీరి సలహాలబట్టే ఫోర్‌మన్ నడుచుకుంటాడు. సామాన్యంగా, వీరుగాక జిల్లాలోని ఇంజన్లు, బొగ్గు సరిగా ఉందీ లేనిదీ తనిఖీచేయటానికి ఫ్యూయల్ ఇన్‌స్పెక్టరు సీనియర్, జూనియర్ అని ఉన్నారు. (S. L. F. I; J.L.F.I) పెద్ద జీతాలమీద వీర్ని నియమించారు. ఈ సూపర్‌వైజరీ స్టాఫ్‌ను తీసివేసి వర్కర్సును ఎక్కువచేయటంద్వారా బొగ్గు ఇంజన్లలోని లోటుపాట్లు దిద్దుకోగలరుగాని, సూపర్‌వైజరీ స్టాఫ్‌ను ఎక్కువ చేయటం మూలంగా ఏవిధాలాభంలేదు. వీరికి ఇంజన్లనెక్కడనైనా తనిఖీచేసే హక్కుంది ఈ షెడ్‌కు సంబంధించిన వారందరికీ 8 గం॥పని, వారాని కొకరోజు సెలవు. 26 రోజుల జీతం వర్తించుతాయి.

4. ట్రైన్ ఎగ్జామినర్ డిపార్టుమెంటు:-(T.X.R) ఇది

ట్రాన్స్‌స్టేషనుపవరుకుసంబంధించిన ఉపశాఖ. బెజవాడలాంటి జంక్షనుస్టేషను లందు హెడ్ టి. యక్స్ ఆర్ క్రింద జిల్లాఅధికారితో నేరుగా సంబంధం లో నుంటుంది. ఇతర షెడ్‌లు టి. యక్స్. ఆర్. అధికారంక్రింద నుంటూ, షాకేపన్‌ద్వారా డి.టి.యస్.టి తో సంబంధంకలిగి ఉంటారు. దీనిలోనూ అనేకరకాలైన వర్కర్సున్నారు. ఆఫీసు గుమాస్తాలుగూడ నుంటారు. చిన్న స్టేషను షెడ్‌లలో ఎ. టి. యక్స్ఆర్ అధికారి. ఉదా. తెనాలి, తాడేపల్లి.

ఈ డిపార్టుమెంటు కార్మికులు వాగన్లు, క్యారేజీలకు సంబంధించిన చిన్న చిన్న రిపేర్లు చేస్తుంటారు. బండ్లను శుభ్రంచేయటంగూడ చేస్తారు. మహజరు కాగితాలు హెడ్. టి. యక్స్. ఆర్ నుండైతే మూడు, టి యక్స్ ఆర్ ఐతే 4 కాపీలు ఇవ్వాలి. ఒకటి సంతకంతోతిరిగి అర్జీదారునకు ఇస్తారు. ఒకటి టి యక్స్ ఆర్ వద్ద, రెండోది యల్.యఫ్.వద్దమూడోది డి.టి. యస్. పి వద్ద ఫైల్సులో నుంటాయి.

ఎ. టి. యక్స్. ఆర్:-(అసిస్టెంటు T.X.R) లోకోఫోర్‌మన్ కంట్రోలు క్రింద చిన్న షెడ్‌లలో పనిచేస్తారు. వచ్చిన బండ్ల నంబర్లు తీసుకుని ఇరుసులు బ్రేకులు, స్ప్రింగులు, బఫర్సు (Bumpers) సరిగా నున్నదీ లేనిదీ, ఆక్సిలులోని వేస్టు, ఆయిలు సరైన పద్ధతిలో నుందీలేందీ పరీక్షిస్తాడు. పెద్ద జంక్షనులలో ఎక్కువమంది ఉంటారు. మరో ఎ. టి యక్స్ ఆర్ ఆవరణ చేరేంతవరకు ఆబండికి ఏ లోటుపాట్లు జరిగినా బాధ్యుడు అవుతాడు మొదటివాడు. వీరికి అనేకరకాల గ్రేడులున్నాయి. 80/రు ఆ పైనకూడఉంది

కారేజి అండ్ వాగన్ ఫిట్టర్:-(C. &W. Fitter) ఇరుసులురిపేర్లు చేస్తారు. 1-4-0; 1-12-0; 2-4-0; గ్రేడు లున్నాయి. వీరు పెద్ద జంక్షనులందే ఉంటారు. పనులలో తేడాలు లేకపోయినా జీతాలలో తేడాలున్నాయి. ఒకే గ్రేడు 2-4-0 ఉండాలని వీరి డిమాండు.

సి అండ్ డబ్ల్యు ఫిట్టర్ కూలీ:-వీర్ని పైవారికి సహాయంగా నిస్తారు. వీరికి 0-12-0; 0-15-0 గ్రేడు లున్నాయి. పై గ్రేడుకు ప్రమోషను లేక దీర్ఘకాలం అదే గ్రేడులో ఉంచబడతారు. సీనియారిటీబట్టి ప్రమోషన్లు జరుగవు. పరిహార పద్ధతి ఎక్కువ పనిచేస్తుంది అని వీరి నమ్మకం. ట్రాఫిక్ వారివలె వీరిలోనూ చైతన్య మభివృద్ధి చేయాలి.

వీల్ టాపర్సు:-(Wheel Tappers)బండిచక్రాలుమంచి

స్థితిలో నున్నదీ లేనిదీ సుత్తితో కొట్టి బాగోగులు కనిపెడ్తాడు. చెడిపోతే ఎ టి యక్స్ ఆర్ కి చెప్పి ఆ వాగను సిక్ చేయించుతాడు. అదివెంటనే విడగొట్టబడి సిక్ లైనుకు పంపబడుతుంది. జీతం 0-15-0 సి. అండ్. డబ్ల్యు. ఫిట్టరుగా ప్రమోషను పొందుటకవకాశమున్నది.

ఆయిలర్ :- (Oiler) ఇరుసులకు నూనెతో తడిపిన వేస్టును, నూనెను ఆక్సిల్ బాక్సు (ప్రతి చక్రానికి ఉండే ఇరుసు పెట్టె)లో వేసి బిగించుతారు. అలా రిపాక్ చేసినపుడు తేదీయున్నూ, స్టేషను పేరున్నూ చక్రంమీద వేస్తారు. దాన్నిబట్టి తిరిగి 3 నెలలకు రిపాక్ చేయవలసిఉంటుందని గ్రహించాలి. ఇలా తారువేయకపోతే ఇరుసు వేడెక్కి విరిగిపోతుంది. జీతం 0-15-0

సి. అండ్ డబ్ల్యు లిఫ్టర్ :-(C. & W.Lifter) బండ్లుబాగు చేయవలసి వచ్చినపుడు వీరు చక్రాలను జాకీ, స్రాప్ హోల్డు, దుంగలతో పైకెత్తుతారు. రోజుకు రు0-15-0 జీతం. సిక్ లైనులకు వీరువెక్కువగా ఉంటారు. చిన్న స్టేషనులందుగూడ వీర్ని నియమించుతారు. హీల్ టాపరు, ఫిట్టరుగాను ప్రమోషను దొరుకుతుంది.

కారేజి క్లీనర్ :- (Carriage Cleaner) పెద్ద జంక్షనులందు బండ్లు బయలుదేరే చోటుల్లో (తెనాలి, గుడివాడ) పెట్టెలు బాగుచేయవలసి ఉంటుంది కాబట్టి వీరుంటారు. రోజుకు 12 గం. పని. జీతం 0-12-0 రోజు జీతమైనా 30 రోజులకూ ఇస్తారు. సంవత్సరంలో వీరికి సెలవనేది లేదు. అందువల్ల స్టాఫ్ నెక్కువచేసి 8గం పని వారానికి సెలవు కావాలని డిమాండు చేయాలి.

కార్పెంటరు:-(వడ్రంగి) పెద్ద జంక్షనులందే నియమింపబడ్తారు. తలుపులు, కిటికీలు వగైరా వడ్రంగి పనులు చేస్తారు. వీరికి 1-4-0 జీతం 12 గం పని, సెలవులేదు. 30 రోజులకు జీతమిస్తుంది.

ట్రిమ్మర్ :-(Trimmer) వీరుకూడా పెద్దస్టేషనులందే ఉంటారు. 1, 2 తరగతులలోని పరుపులు వగైరాలు కుట్టుతారు. 1-4-0 గ్రేడు.

పెయింటర్ :- డెస్టినేషను బోర్డులు వ్రాస్తారు. 12 గం పని చేయాలి. జీతం 1-4-0. 30 రోజులకు జీతం లభించుతుంది.

సిక్ లైను:-(Sick Line) సీనియర్ ఎ. టి. యక్స్. ఆర్

జనరేటర్లో సంబంధం. సిక్ లైనులో చిన్న చిన్న రిపేర్లు బాగుచేయించితిరిగి సర్వీసుకు పంపిస్తుంటారు. కారేజి క్లీనర్సుతప్ప మిగతా వైవారంతా ఉంటారు. వీరికి వారాని కొకరోజు సెలవు. 8 గం పనున్నా. కొందరు అప్ మ్యాటి (ఉదా: బెజవాడ నుండి మద్రాసుకుపోయేవి) మరికొందరు డౌన్ మ్యాటి (వాల్తేరుపోయేవి) బాగుచేస్తుంటారు. అనుమానమున్నపుడు అక్కడే బాగుచేయ ప్రయత్నించటం, సాధ్యంకాకపోతే సిక్ చేయించి లైనుకు తీసికొని రావటంచేస్తారు. సిక్ అంటే ఎఱ్ఱటి లేబిల్‌ను అంటించుతారు. అంటే ఆ వాగను మరమ్మతుకోసం వేచియుందని ప్రయాణానికి పనికిరాదని తెల్పుట మన్నమాట. సామాన్యంగా ఒక్కొక్కబండిని జాగ్రత్తగా తనిఖీ చేయాలంటే 60 నిమిషాలన్నా పట్టుతుంది. కాని అధికారులు ఒప్పుకునే కాలం 45 నిమిషాలు పెద్ద జంక్షనులలో తనిఖీ చేస్తుండగనే మరోబండి రావటం, అందులో మిలిటరీవి ఐతే వెంటనేపోయి తనిఖీచేయాలి. ఒకేసారి ఎక్కువ బండ్లు రావటంమూలంగా సరిగా తనిఖీచేయలేకపోతారు. అందువల్ల స్టాఫ్ నెక్కువ చెయ్యాలని డిమాండు. వీరికి 8 గం పని ఉండాలని కోరాలి. సిక్ లైనులోని పనివారు తగిన పనిముట్లు లేవని ఊరుకోక వెంటనే సబ్‌స్టిట్యూట్‌ను కనిపెట్టి వాగన్లు డిటైనుకాకుండా చూడాలి. సరిపోవునన్ని పనిముట్లుండాలని కోరాలి. అలా ట్రాన్స్పోర్టు విధానానికి తోడ్పడగలుతారు గాన వీరిలో ప్రత్యేకశ్రద్ధ వహించి ప్రచారం, యూనియన్ చైతన్యం కల్గించాలి. ఎ. టి. యక్స్. ఆర్ అతనిక్రిందివారు దాదాపు నంబరు టేకరు పనికూడ చేస్తారు. ఆపైన రిపేర్లు చేస్తారు. కాని ట్రాఫిక్‌లోని నంబరు టేకరుకు 8గం పనైతే వీరికి 12 గం. అందువల్ల వీర్ని ఇటువంటి సౌకర్యాలకొఱకై ఐక్యపరచాలి.

వాక్యూమ్ డ్రైవరు:-(Vacuum Driver) పెద్ద స్టేషన్లకే వీర్ని నియమిస్తారు. పగలు కొకడు రాత్రులు కొకడు చొ॥ ఇద్దరుంటారు. 1-6-0 జీతం. ప్రతి బండికీవాక్యూమ్ ఎక్కిస్తారు. వాక్యూమ్ లేకపోతే బ్రేకులు పడవు.

ఈ పవర్ డిపార్టుమెంటు రోజువారీ జీతపు కార్మికులు 25/రు పైన సంపాదించుచున్నప్పటికీ వీర్ని మీనియల్సుగానే పరిగణిస్తున్నారు.

గుమాస్తాలు:-(Clerks) వివిధ డిపార్టుమెంటులలోని గుమా

స్తాలు యూనియన్‌లో చేపనిమిత్తం ప్రత్యేకశ్రద్ధ వహించాలి. యజమాని నుండి తమహక్కుల రాబట్టుకోవాలంటే యూనియనే చక్కటి ఆయుధమని గ్రహించినప్పటికీ, పీరు ఆక్రమించిన స్థానం, నిష్ఠ, మితవాద ధోరణులవల్ల కార్మికునితో కలిసి పనిచేయలేక పోతున్నారు. వీరికి పని ఎక్కువ. స్టాఫ్ తక్కువ. అందువల్ల వారానికొక రోజు సెలవున్నా ఆరోజుకూడ పనిచేస్తేనే గాని పని తెమలదు. ఎక్కువగా కాగితాలు డిస్పాచ్ చేయకుండా ఉంచితే వీరిమీద రిమార్కు వ్రాస్తారోనని భయం. అధికార్లు, వర్కర్సు మధ్య వీరు నలిగి పోతుంటారు. తమ ఇక్కట్టులకు కారకుడు గుమాస్తా యేనని భావించి వీరిపై తిట్టుంటారు. ట్రాన్సుఫర్లు ప్రమోషన్లలో వర్కర్సును కొద్దిమంది గుమాస్తాల వల్ల అన్యాయాలు జరుగవచ్చు. అందువల్ల వారు మొత్తంగా క్లర్కులను ద్వేషించటం, యూనియన్‌లో సబార్డినేట్సు చేరితే అనుమానించటం తమ సంఘశక్తిని దెబ్బతీస్తుందని గ్రహించలేదు. అంతేగాక వర్కర్సు అంటే ఇదేకారణాలవల్ల గుమాస్తాలకు ద్వేషం. ఇందువల్ల ఇద్దరికీ తమను పీడించే యజమానినుండి హక్కుల పొందుటకు ఐకమత్యబలం లేకపోవటం సహజ మైంది. క్లర్కులలో ప్రత్యేక కమిటీల నేర్పరచి సంఘశక్తి వైపు నాకర్షించి మీటింగులకు, తర్వాత ఆఫీసులకు చూపునట్లు చేసి వారే వర్కర్సు యొక్క ఇబ్బందులమీద సరైనమార్గాలు చూపునట్లు చేయాలి. ఆవిధంగా వర్కర్సుకు వీరికి సుహృద్భావం కలిగించాలి. తప్పులు చేసే గుమాస్తాను వర్కరును సరైన మార్గంలో సంఘశ్రేయస్సు కోసం పాటుబడేట్లు చూడాలి.

ప్రభుత్వ యాజమాన్యం క్రిందకు రైల్వే వచ్చిన పిదప 40/రు లోపు గుమాస్తాలకు 10/రు ఇంక్రిమెంటు ఇస్తామన్నారు. అంటే 25/రు జీతమైతే 35/రు వస్తుంది ఇక. 35/రు ఐతే 40/రు మాత్రమే ఔతుంది. ఎలాగైనా 40/రు మించని ఇంక్రిమెంటన్న మాట.

V. సిగ్నలింగ్ డిపార్టుమెంటు:- (Signalling Dept.)

ఇది ఇంజనీరింగు డిపార్టుమెంటుకు సంబంధించిన ఉపశాఖ. చీఫ్ ఇంజనీరు సర్వాధికారి. ఇతని క్రింద ఇద్దరు జిల్లా ఇంజనీర్లు, వారి క్రింద అసిస్టెంట్లుంటారు. బ్రాడ్‌గేజ్, మీటర్‌గేజ్ అని రెండుగా విభజించి జిల్లా అధికార్ల నియమించారు. పని ఒత్తిడిని బట్టి జిల్లాను 2 సబ్‌డివిజనుల క్రింద విభజించు తారు. ఒక్కొక్క సబ్‌డివిజనుకు సిగ్నల్ ఇన్‌స్పెక్టరుంటాడు. అతని క్రింద

అసిస్టెంట్లు. వీరి హెడ్‌క్వార్టర్లన్నీ కంపెనీ కనుకూలంగా నుండుచోటున పెట్టారు.

చీఫ్ ఇంజనీరు		సిగ్నల్ ఇన్‌స్పెక్టరు.
‌|		|
డిస్ట్రిక్ట్ సిగ్నల్ ఇంజనీరు.	(ఇద్దరు)	రెవెన్యూగ్యాంగులు.
|		|
అసిస్టెంటు. సి. ఇ.	(ఇద్దరు)	సిగ్నల్ ఫిట్టర్లు.
		|
|		బ్లాక్‌స్మిత్ (సెట్లు)
సిగ్నల్ ఇన్‌స్పెక్టరు.	( )	|
|		హామరు మన్
అసిస్టెంటు సి. ఇ.	(ఇద్దరు)	బెల్లోస్ బాయ్.
|		|
సిగ్నల్ ఫిట్టరు.	(నలుగురు)	పెయింటర్లు.
|		|
లస్కరు.	(10 మంది)	కూలీలు (లస్కర్లు)

జిల్లాలు:— వానిలోనిభాగాల వివరాలు.

నం	విస్తీర్ణము నుండి	వరకు	సి. ఇన్‌స్పెక్టరు హెడ్‌క్వార్టర్సు	అసిస్టెంట్లు హెడ్‌క్వార్టర్లు.
1	మద్రాసు	ఆర్కోణం	రాయపురం	———
2	తిరువత్తూరు	బెజవాడ	బిట్రగుంట	నెల్లూరు : బెజవాడ
3	గుణదల	వాల్టేరు	రాజమండ్రి	రాజమండ్రి : తుని
4	ఆర్కోణం	బెంగుళూరు	జాలార్ పేట	కాట్పాడి:బారింగ్ పేట.
5	తిరుత్తని	రాయచూర్	గుత్తి	———
6	తాడేపల్లి	గడగ్	గుంటకల్లు.	———
7	మార్మగోవ	బెంగుళూరు.	———	———
8	బెల్గాం.	———	———	———

సిగ్నల్ ఫిట్టర్లు:— వీరు దాదాపు 30 మైళ్లలోపల నున్న స్టేషన్లయందు గల సిగ్నల్సు బాగుచేస్తుండాలి. లస్కర్ల సహాయమిస్తారు. కొన్ని ప్రాంతాల్లో ఎలిక్ట్రికల్ సిగ్నల్ ఫిట్టర్లుంటారు. వీరు బ్యాటరీలో

నుండే సిగ్నల్సు రిపేర్లు చేస్తారు. వీరి జీతం 70/రు. 26 రోజులకు తప్పకుండా బ్యాటా క్రింద చూపాలి. అంటే 4 రోజులు మాత్రమే ఇంటి వద్ద ఉండవచ్చు. వీరికి ఇన్నిగంటలని నియమం లేనట్లే. ఎప్పుడు అవసరమైతే వెంటనే కబురంపుతారు. ఫిట్టర్ల జీతం పాతస్కేలు 30/రు నుండి 70/రు వరకు

కొత్తస్కేలు 21/. ,, 59/- ,,

అస్కార్లకు పాతస్కేలు 18/- ,, 26/- ,,

కొత్తస్కేలు 13/- ,, 21/- వరకు

రివిన్యూ గ్యాంగులు:—— (Revenue gangs) వీరు సిగ్నల్ ఇన్‌స్పెక్టరు ఆధిపత్యం క్రిందనుంటారు. గ్యాంగులో 10 మంది నుండి 20 వరకుంటారు. బ్యాటారోజు జీతంలో 4 వ వంతునిస్తారు. ఆయా సబ్‌డివిజనులలో ఆర్టిజను కూలీలందరూ పనిచేస్తుంటారు. జీతాలు వీరికి ఇంజనీరింగ్ కూలీల మాదిరే.

పెయింటర్సు:——జీతం 21/రు నుండి 1½ చొ 50/రు వరకుంది. సిగ్నల్సుకు రంగులేయటం పని. కూలీని సహాయమిస్తారు. అందరికీ కార్డు ప్యాసులిస్తారు. అందరికీ ఫారిన్ లైను(ఇతర రైల్వే)కు ప్యాసులుంటాయి. 40/రు పైన సంపాదించే వారికి మాత్రమే ఈ సౌకర్యాలున్నాయి.

ఇబ్బందులు:—— వీరికి ట్రాన్సుఫర్. యం. యస్. యం లో ఎక్కడకైనా చేయొచ్చు. వీరు యూనియన్ పనిలో ఆక్టివ్‌గా పనిచేస్తే మరోభాషా ప్రాంతానికి బదిలీ చేస్తారని భయముంది. వీరికిచ్చే బ్యాటా ఏమాత్రం చాలదు. లైనుమీద పోయినపుడు విశ్రాంతి గదులుండవు. ఆదివారం సెలవని పేరేగాని, శనివారం రాత్రికి చేరుకుని తిరిగి ఆదివారంరాత్రికి లైనుమీదకు బయలు దేరాలి. అంటే పగలు 12 గంటలే విశ్రాంతి. వీరికి ముద్దుగా కుటుంబ విషయాలైనా చూచుకోవటానికి విశ్రాంతి ఉండదు, వీరికి డ్యూటీ గం॥ ఉదయం 7 నుండి 12 వరకు. సాయంత్రం 2 గం॥ నుండి 5 గం॥ వరకు. వైటింగ్ రూములలో గాని ప్లాటుఫారం మీదగాని వంట చేసుకోగూడదని రూలు. సామాన్యంగా విశ్రాంతికై, వంట అవసరపడలేక ఏ హోటలు భోజనమో చేస్తారు. అందువల్ల బ్యాటా చాలదు. అప్పుల పాలౌతుంటారు. వీరి పిల్లలకు విద్యాసౌకర్యాలేమి చూచుకో గలుగుతారు?. వీరు తమ మహజర్లు బ్రేక్స్‌మన్ ద్వారా సిగ్నల్ ఇన్‌స్పెక్టరుకు పంపుతారు.

వర్కర్సు ట్రేక్స్వన్ సంతకం తీసికుంటారు.

వీరికి బదిలీలు భాషాప్రాంతాలలోనే జరగాలనీ, స్టాఫ్ ఎక్కువ చెయ్యాలనీ, క్వార్టర్సు చాలినంత ఇవ్వాలనీ, వంటఏర్పాట్లు, విశ్రాంతి గదుల ఏర్పాటు చెయ్యాలనీ, డిమాండు చెయ్యాలి.

VI ఎలక్ట్రికల్ డిపార్టుమెంటు (Electrical Dept.)

ఈ డిపార్టుమెంటులో మొత్తం పనిచేసే కార్మికులు 1500 మంది ఉంటారు. మొత్తం రైల్వేను బ్రాడ్ గేజ్, మీటర్ గేజ్ క్రింద విభజించారు. పెరంబూరు బి. జి. కి; హుబ్లి యం. జి. కి జిల్లా కార్యాలయాలు. ఒక్కొక్క జిల్లా క్రింద 4 సబ్ డిపార్టుమెంటు లున్నాయి.
1. పవర్ 2. టెలిగ్రాఫ్ 3. ట్రైన్ లైటింగ్ 4. వైర్ లెస్ & వెమెంటు.

చీఫ్ ఎలక్ట్రికల్ ఇంజనీరు (C. E. E.)
|
డిస్ట్రిక్ట్ ఎలక్ట్రికల్ ఇంజనీరు (D. E. E.)
|
ఎలక్ట్రిషియన్ (Electrician)
|
ఫిట్టర్లు (Fitters)
|
ఫ్యూస్ మన్ (Fuseman)
|
లస్కర్లు (Lascars)

వీరుగాక చీఫ్ టెలిగ్రాఫ్ ఇన్స్పెక్టరు, ఇంజను మెయింటినెన్సు సూపర్వైజరు మొదలైన సూపర్వైజరీ స్టాఫ్ ఉంది.

పవర్ హౌసు:— (Power House) ఒక్కొక్క పవర్ హౌస్ ఎలక్ట్రిషియన్ క్రిందనుంటుంది. ఇతనికి 140/రు నుండి 200/రు వరకు జీతం. ఎలక్ట్రిసిటీని సప్లై చేయటంలో బాధ్యతకలిగి ఉంటాడు. పెద్దస్టేషను లందే ఈపవర్ హౌస్ లుంటాయి. ఫోన్ కనెక్షన్ కూడ ఉంటుంది. ఈ పవర్ హౌసులకు సామాన్యముగా మునిసిపాలిటీలే పవర్ సప్లై చేస్తాయి. లేని యెడల ఇంజన్లద్వారా కరెంటు జనరేట్ చేస్తారు. దీనికిగాను రోజుజీతాలు

గల ఫిట్టర్లు, ఫ్యూస్ మన్, లైన్ మన్, లస్కార్లుంటారు. ఈ ఫిట్టర్లు చాల కొద్ది నేపట్లో ఇంజన్లు బాగుచేసేటంత నేర్పరులై యుంటారు. చీఫ్ టెలిగ్రాఫ్ ఇన్ స్పెక్టరు (సి. టి. ఐ.) దీన్ని సూపర్ వైజ్ చేస్తాడు. చిన్న పవర్ హౌస్ లైతే ఎలిక్ట్రికల్ ఫిట్టర్స్ దాని బాధ్యులుగా నుంటారు. రబ్బరు సంబంధమైనవి పవరునుండి రక్షించుకునే నిమిత్తం ఉచితంగా నిస్తారు.

టెలిగ్రాఫ్:- ప్రతిస్టేషనుకు ఫోనుగాని, టెలిగ్రాఫ్ పరికరంగాని ఉంటుంది. బండ్ల రాకపోకలు, వార్తలు, వీటి మీదే ఆధారపడి యుంటాయి. అందువల్ల ఈ రోజుల్లో వీని ప్రాధాన్యత ఎంతో వుంది. ఇవి లేకపోతే రక్షణ ఏర్పాట్లు కుంటు బడతవి. ఎలిక్ట్రికల్ టెలిగ్రాఫ్ ఇన్ స్పెక్టరు.(ఇ. టి. ఐ.) దీనిఅధికారి.ఇతనికిసహాయంగా బ్యాటరీమన్ (Batetryman) లుంటారు. వీరిపని బ్యాటరీసాయంతో వార్తలనంపు నట్లు చేయుటం, తీగెలు, పోస్టులు బాగుచేయటం, బ్యాటరీలకు చార్జి చేయటం.
వీరికి పనిచేయవలసిన విస్తీర్ణత ఎక్కువ. హెడ్ క్వార్టర్సులో నుండే వుడు పని గంటల నియమంలేక, కంట్రోలు అవసరాలకు ఎప్పుడైనా సిద్ధంగా నుండవల సిందే. లైనుమీద పోయినపుడు వీరికి బ్యాటా ఉండదు. కాని వీరేస్టాఫ్ కమిటీ మీటింగు లకుపోతే బ్యాటా పొందుతారు. ఇంటర్ మిటెంటు వర్కర్సు ఐనా పూర్తిగా 12 గంటలూ పనితగులుతుంది. జీతాలు 18/రు నుండి 30/ వరకు.

ట్రైన్ లైటింగ్:- (Train Lighting) ట్రైన్ లైటింగ్ ఇన్ స్పెక్టరు అధికారి. ఇతనిక్రింద చార్జిమన్, ఎలిక్ట్రిషియన్లు, ఫిట్టర్లు బ్యాటరీ హాండ్సు, లస్కార్లు పనిచేస్తారు. సూపర్ వైజరీ స్టాఫ్ కు జీతాలెక్కువ. కార్మి కులకు చాలీచాలని జీతాలున్నాయి. ఫిట్టర్లు పెట్టెల అడుగున నుండే బ్యాట రీల సరిచేయటం, సెంటర్ ఆఫ్ గ్రావిటి చూడటం, నంబర్లు తీసుకోవటం చేస్తారు.

పెరంబూరు వర్కుషాపులో బ్రాడ్ గేజికి 900 పైన ఎలిక్ట్రిఫైడ్ బండ్లున్నాయి. నెలకు కనీసం 100 యైనా బాగుచేయాలి. అందువల్ల క్రొత్త వానికీ పాత వానికిగలిపి టెంపరరీస్టాఫ్ నుపయోగిస్తారు. మధ్యమధ్య ఆపుచేసి తిరిగి ఉద్యోగమిస్తూ ఎల్లప్పుడూ పనిఉన్నా పర్మనెంటు చేయకుండా సర్వీ సులో విశ్రాంతి చూపిస్తుంటారు. వీరిని పర్మనెంటు చేయాలనీ, స్టాఫ్ నెక్కువ చేయాలని డిమాండు.

వేమెంటు బ్రిడ్జీలు:- వేమెంటు మెషీనులు, బ్రిడ్జిమెషీనులని రెండు రకాలు. మొదటిది ప్రతిస్టేషనులోనూ ఉంటుంది. వీటిని బాగుచేయటానికి ఫిట్టర్లున్నారు. సహాయంగా అసిస్టెంట్లున్నారు. ఇలాగే బ్రిడ్జిమెషీనులు జంక్షను స్టేషనులందున్నాయి. ఉదా: గుడివాడ, తెనాలి, సినివల్ల వాగన్లఅసలు బరువు, వస్తువుల బరువు కనిపెట్టారు. ఇవి విరిగి పోతాయని వీనిమీద ఇంజన్లు పోనీయరు.

ఎలిక్ట్రికల్ మాన్యుఫాక్చరింగ్ వర్కుషాపు:-ఇది పెరంబూరులోఉంది. ఇక్కడ 500 మంది పనివారుంటారు. లాక్ అండ్ బ్లాక్ పనిముట్లను ఫిట్ చేయటం, టెలిఫోను రిపేరింగ్, కాలింగ్ బెల్సు, కంట్రోల్ ఫోన్సు, టోకెన్ ఇన్స్ట్రుమెంట్లు తయారుచేస్తారు. యుద్ధకారణంగా ఇతర దేశాలనుండి పనిముట్లు రాకపోయినా, వెల్డింగ్ వగైరా మెషీన్లతో వాటి బదులు చేసి పనికి ఆటంకం లేకుండా చేస్తున్నారు.

ప్రొడక్షనుపాలిసీని అమలుపరుచుటకు ఈడిపార్టుమెంటు వర్కుషాప్ కేంద్రాలు ఎంతో ఉపయోగం. అంతేగాక ఒకేచోట ఎక్కువమంది పనివారలుంటారు గాబట్టి ప్రచారం గూడ బాగాచేయొచ్చు.

అనేకగ్రేడులతో చాల రకాలైనపనులు ఈకార్మికులు నెరవేరుస్తుంటారు. లాతేస్ టర్నింగ్, డ్రిల్లింగ్, ఎంగ్రేవింగ్, మిల్లింగ్, గ్రైండిగ్ వర్క్సు మొదలైనవి ఉన్నాయి. డ్రిల్లర్సు, టర్నర్సు మొ॥ రకాల కార్మికులమీద లోకో ఫోర్మన్ వలె ఎలిక్ట్రికల్ ఫోర్మన్ అధికారి. సహాయంగా ఛార్జిమన్లు, ఫిట్టింగ్, మోల్డింగ్, కాబ్లర్సు, బ్లాక్స్మిత్ కార్పెంటర్లు, పైంటర్లు వివిధ పనుల నెరవేరుస్తుంటారు.

ఇబ్బందులు:- ఈడిపార్టుమెంటుకు సంబంధించిన పనివారు ఆజిల్లాలో ఎక్కడకు బదిలీచేసినా సిద్ధంగా ఉండవలసినదే. వీరికి రిలీఫు కావాలంటే పెరంబూరు నుండి రావలసిందే. సెలవులు లేక రిలీఫులేక అత్యవసర పనుల్లో అనేక ఇబ్బందులపాలౌతారు. ఇతర ప్రాంతాల నుండి బాగుచేయుటకు వచ్చేవారికి ఉండ వసతులు లేవు. ప్రత్యేక ప్రయాణసౌకర్యాలు లేవు. తమ వెంట తెచ్చే ఖరీదైనసామాన్లు పగిలితే వారేబాధ్యులౌతారు. ఖర్చులకు సరిపోయే బ్యాటా ఉండదు. బండిలో ప్రయాణ కాలానికి బ్యాటా ఉండదు. పనికి తగినస్టాఫ్ను నియమించటం, 8గంటల పని ఉండాలని వీరికోరికలు.

దిగువ డిపార్టుమెంటులు ఆంధ్రప్రాంతాలకు అందుబాటులోలేనివిగనుక పూర్తివివరాలు ఇవ్వలేక పోతున్నాం. మనకు అందుబాటులో నున్న పనివారల గూర్చి మాత్రమే వివరాలు వ్రాయగల్గాం. ఇవి మద్రాసు వరకే సంబంధించిన డిపార్టుమెంటులు.

VII ఆడిటింగ్ డిపార్టుమెంటు:-లెక్కల తనిఖీ గూర్చిన డిపార్టుమెంటు. షెడ్లనుండి, స్టేషన్లనుండి వచ్చే లెక్కల తనిఖీచేయుటమే వీరి పని. అందరూ గుమాస్తాలే. సూపర్‌వైజర్స్ తనిఖీలు చేస్తుంటారు. ఎచ్చెచ్చటి తప్పులన్నీ ఈ డిపార్టుమెంటు ద్వారా బయటపడతాయి.

VIII కమర్షియల్ డిపార్టుమెంటు:-ఇది ట్రాఫిక్‌కు సంబంధం. టిక్కెట్లు, సామాన్లు, ఎగుమతి దిగుమతులు, సకాలంలో స్థానాలకు అందక చెడిపోయిన వస్తువులు, వేలంవేసే మొదలైన డబ్బు సంబంధాలన్నీ వీరికి చెందియున్నాయి. కంపెనీనుండి రాబట్టుకోవలసిన డబ్బుకు వీరే బాధ్యులు. అధికారి చీఫ్ కమర్షియల్ మేనేజరు.

IX వర్కుషాపు డిపార్టుమెంటు:-బ్రాడ్, మీటర్ గేజులకు వేరే ఉంటాయి. ఎరెక్టింగ్, వాగన్, కారేజి, పెయింటింగ్, బాయిలర్ స్మితి, ఎలిక్ట్రికల్, ఇంజనీరింగ్ మొదలైన షాపులున్నాయి. రైళ్ళకు సంబంధించిన పనిముట్లన్నీ వీరిద్వారానే పూర్తి చేయబడతాయి. ఒక్కొక్క రకపు షాపుకు దాదాపు వెయ్యిమంది కార్మికులుంటారు. అనేక రకాల కార్మికులు, వివిధగ్రేడులున్నాయి. పెరంబూర్, ఆరక్కోణం, హుబ్లీలందు వర్కుషాపులున్నాయి. ప్రత్యేకంగా పార్టీని నిర్మించాల్సింది ఈ ప్రదేశాల్లోనే. ఎక్కువమంది ఒకేచోట బాధ్యతాయుత పనులు నెరవేరుస్తుంటారు.

X స్టోర్సు డిపార్టుమెంటు:-రైల్వేకు కావలసిన సామగ్రిఅంతా దీనిద్వారానే అందుతుంది. వీరు టెండర్ల ద్వారా ఆ యా సామగ్రినిపొంది ఇతర స్టేషన్లకు సప్లైచేస్తారు. సర్వాధికారి కంట్రోలర్ ఆఫ్ స్టోర్సు. మిగతా వారు గుమాస్తాలు, సూపర్‌వైజర్లు.

XI ప్రింటింగ్ డిపార్టుమెంటు:-యం.యస్. యంకు ప్రత్యేకంగా ముద్రాక్షరశాలఉంది. దీని అధికారిసూపరింటెండెంటు. మిగతావారు

మామూలు స్టేషనులోని క్లార్కులవలె. అప్పుపనులకు సంబంధించిన పనులన్నీ దీనిద్వారా జరుగుతాయి.

ఈ క్లెరికల్ స్టాఫుకు ప్రత్యేకంగా న్యూ జనరల్ ఆఫీసనే యూనియన్ బ్రాంచి ఉంది.

XII వాచ్ అండ్ వార్డు డిపార్టుమెంటు: (Watch & Ward Dept.) ఇది ట్రాఫిక్‌కు అనుబంధంగానున్న శాఖ. కాని క్లెయిమ్సుకు సంబంధించిన సీ. సీ. యం సర్వాధికారి. ఏ ఇబ్బందిని తెలియచేయాలను కున్నా ప్రాపర్ ఛానలు ద్వారా సి. సి. యంకు వ్రాసుకోవలసిందే. దీనిని 4 జిల్లాలక్రింద విభజించారు. ప్రతిజిల్లాకు రైల్వే వాచ్ అండ్ వార్డు సూపరింటెండెంటుంటాడు (D. S. P) అతనిక్రిందసర్కిలు, సబ్ఇన్‌స్పెక్టరు, సుబేదారు జమేదారు, హావల్దారు, సిపాయి ఉంటారు. ఈడిపార్టుమెంటును ఎక్కువట్రాఫిక్ ఉన్నచోట్ల షెడ్లలోనూ దొంగతనాలు జరుగకుండా కాపలాకై ఏర్పర చారు. మామూలు పోలీసు డిపార్టుమెంటు లాగానే వ్యవహారాలునడుస్తవి. రాత్రికాపలా కాయు సిపాయీలను తనిఖీజేయటానికి పై ఉద్యోగులేగాక పెట్రోలు హావల్దారు ప్రతి 2 గం॥ కు వచ్చి బీటు పుస్తకంలో సంతకం చేయాలి. దొంగతనపు కేసులు పట్టుకుంటే రివార్డులు వస్తాయి. దానివల్ల తర్వాత ప్రమోషనుగూడ దొరుకుతుంది. ఇది ప్రత్యేక డిపార్టుమెంటు ఐనా స్థానికంగా డి. టి. యస్. (టి) (పి) ల క్రింద నుండి, పై వారికి ఇబ్బందులు తెలియచేసుకోవాలి. ఎక్కువగా మిలిటరీనుండి డిశ్చార్జి చేయబడిన వారికే ఈ ఉద్యోగా లిస్తుంటారు. దుస్తులు వగైరాలుచితం. సిపాయికి 13 రు నుండి 18/ వరకు జీతం. హావలారు సిపాయి నోటుబుక్కులో నిద్రపోతున్నాడు డ్యూటీలో అని వ్రాస్తే ఎంతో అమర్యాదయేగాక శిక్షకుపాత్రుడౌతాడు. సుబేదారునుండి T20 లు వస్తాయి.

వీరికి ట్రాన్స్ఫర్లలో చాల అన్యాయాలు జరుగుతాయి. అధికార్లతో సరిగా లేకపోయినా, రిమార్కు లెక్కువైనా యం యస్ యం రైల్వేలో ఏస్టేషనుకైనా బదిలీచేస్తారు. ప్యాసులు, సెలవులు సామాన్యంగా రావు. వచ్చినా రిలీఫు రావటం కష్టం. ప్రమోషన్లలో అన్యాయా లుంటాయి. సీనియారిటీబట్టి జరుగవు. పోలీసు డిపార్టుమెంటులాగా వీరికీ యూనియన్ చైతన్యంలేదు. సంఘీభావం వీరిలో పెంపొందినపుడేవారికష్టాలుఈడేరగలవు.

XIII మెడికల్ డిపార్టుమెంటు:-(Medical Dept.) ఈ రైల్వేక్రింద పెద్ద హాస్పిటలు మద్రాసులో ఉంది. దీనికి అధికారి ఛీఫ్ మెడికల్ ఆఫీసరు. (C.M.O) మొత్తం రైల్వేను 4 జిల్లాలక్రింద విభజించి డి. యం. ఓ. ల ఆధీనంలో హాస్పిటలులను ఏర్పాటుచేశారు. రైల్వే ఉద్యోగం స్వీకరించేముందు మెడికల్‌గా ఫిట్ కావాలి. ఉద్యోగంలోకూడా నిర్ణయింపబడిన విధంగా జిల్లాఅధికారుల అనుమతిపొంది మెడికల్ పరీక్ష కావాలి. అందువల్ల ఉద్యోగం డిస్ట్రిక్టు మెడికల్ ఆఫీసరు చేతిలో ఉంది. రోగులకు చికిత్స చేయుటకు కాంపౌండర్లు, డ్రెస్సర్లు, నర్సులు, సర్జనులు, వార్డ్‌బాయ్‌లుంటారు. మామూలు హాస్పిటలు సౌకర్యాలే ఇస్తుటనూ. మందు తీసేంత కాలమున్నా రోగులకు ఉచితప్యాసు లిస్తారు.

మధ్య మధ్య స్టేషన్లకు అసిస్టెంటు సర్జనులున్నారు. ఎక్కువపని వారుండే బిట్రగుంట, రాజమండ్రిలాంటిచోట్ల సీనియర్ సర్జను ఉంటారు. ఇచ్చట మందు లివ్వటమేగాని ప్రత్యేక హాస్పిటలు సౌకర్యాలు ఉండవు.

ఎక్కువ రైల్వేక్వార్టర్సున్నచోట్ల శానిటరీ డిపార్టుమెంటుంది. శానిటరీ ఇన్‌స్పెక్టరుక్రింద స్వీపర్లు హాస్పిటలు శుభ్రతకై నియమింపబడ్డారు.

తగినంత స్టాఫ్‌తో వైద్యసౌకర్యాలు చెయ్యాలనీ, పరివారలకు తగినంతమంది డ్రెస్సర్లు, కాంపౌండర్లుండాలనీ, మంచి మందులతో చికిత్సలుండాలనీ, ఈ డాక్టర్లకు స్వంత ప్రాక్టీసు లుంచరాదనీ, కుటుంబాలకు తగు వైద్య సౌకర్య ముండాలనీ, స్త్రీలకు లేడీడాక్టరును నియమించాలనీ, రోగులకు చాలినన్ని బెడ్స్ ఉండాలని కార్మికులు డిమాండుచేయాలి.

మెడికల్ రూల్సు:-పరివారందరికీ వైద్యపరీక్ష లుంటాయని తెలుసుకున్నాం. కాని కఠినమైన పరీక్షలు పెట్టి వార్ని ఉద్యోగంలోనుండి అనర్హులుగాచేయుటం అన్యాయం. పూర్వం అమలుపరచిన తేలిక పరీక్షలను తిరిగి ఆచరణలో పెట్టాలని కోరాలి. రన్నింగ్‌స్టాఫ్ ట్రాఫిక్ మొదలైన కొందరికి ఆ యా పరీక్షలు అవసరమైనా, కాల్‌బాయ్, బాక్సుబాయ్ షెడ్‌కూలీలు, పిట్‌క్లీనర్లకు A, A1, గ్రూపు కఠినమైనవని చెప్పక తప్పదు. గ్యాంగు కూలీలకు గూడా ఇంతే. శారీరకంగా బలవంతులైనప్పటికి సూక్ష్మమైన కఠిన పరీక్షలవల్ల విద్యావిహీనులైన వీరు నిరుద్యోగులుగా చేయబడుతున్నారు.

వివిధ రకాల కార్మికులు ఈ దిగువ తెలియజేసిన విధంగా పరీక్షల్లో నెగ్గాలి:-

డిపార్టుమెంటు	పనివారు	పరీక్ష కావలసిన గ్రూపు
ఇంజనీరింగ్	గ్యాంగుమెన్, గేట్ మెన్ ట్రాలీమెన్	A, A 3
	ఆర్టిజనులు – కూలీలు	B, B 2
ట్రాఫిక్	యస్. యం, ఏయస్ యం. జూనియరు క్లర్కులు; పాయింట్సుమెన్	A, A 1
	రిలీవింగ్, స్టేషను, ట్రైన్ క్లర్కులు, పోర్టరు, గేట్ మన్, సిగ్నలర్, టి. సి	A, A 2
	బుకింగ్ క్లర్కులు	A, A 3
పవర్	రన్నింగ్ స్టాఫ్	A, A 1
	షెడ్ స్టాఫ్	B, B 2
	కోల్ కూలీ, సిండర్ పికర్	C, C 1
టి. యక్స్ ఆర్	ఎ టి యక్స్ ఆర్, హీల్ టాపరు	A, A 3
	ఆఫీసుక్లర్కులు	C C 1
	కుర్సు	C C 2
	సి & డబ్ల్యు పిట్టర్, కూలీ, కారేజి క్లీనర్సు, పి. ఇ. డ్రైవర్	B, B 2

సహజంగా ఉద్యోగంలో ప్రవేశించే ముందు వీరిని A, A 1 గ్రూపులోనే పరీక్షించుతారు. అందులో నెగ్గకపోతే ఉద్యోగమివ్వరు. అదివరకు కొంత కాలం రైల్వే ఉద్యోగం చేసినవారైతే జిల్లాఅధికారి ఇష్టంమీద, తక్కువగ్రూపుల్లో ఫిట్ ఐతే తగిన ఉద్యోగమిస్తారు. అందువల్ల కార్మికులు ఈ కఠిన పరీక్షలను తగ్గించాలనీ, సర్వీసులోనుండి అన్ ఫిట్ ఐనవారికి తిరిగి అతడుచేయగల ఉద్యోగమునకు తగిన తక్కువగ్రూపులో ఫిట్ కాగానే ఇవ్వాలనీ కోరాలి.

ప్రమోషన్లు : లంచగొండితనం:—వివిధరకాలైన డిపార్టుమెంటుల్లో అధికార్లు ప్రమోషన్లవిషయంలో అనేకపద్ధతులు అవలంభిస్తున్నారు. కొందరిని జీతాలబట్టి, మరికొందర్ని విద్యానైపుణ్యాలబట్టి, ఇంకొకరికి పరీక్షలుపెట్టి, సీనియారిటీని బట్టి కొందరిని, బహుమతులవల్ల కొంద

లని ప్రమోషను చేస్తుంటారు. సీనియర్ల విషయంలో అనేకసాకులు చెప్పి జూనియర్ల ప్రమోటు చేస్తారు. ఎంతో కాలంనుండి ఒకేపనిలో మ్రగ్గిపోయి జీవితంలో మార్పులేకుండా ఒకవ్యక్తిని అలానే అణచియుంచటం అన్యాయం. తనపనిలో సంవత్సరాల తరబడిగా పనిచేయుచుండుటవల్ల అందులో నిపుణత్వం సంపాదించి యుంటాడు. కాబట్టి అదేపనిలో సర్వీసు సీనియారిటీ బట్టి ప్రమోషను ఇవ్వటం న్యాయం. ఇంతేగాక ఇతర పనుల్లో తాత్కాలికంగా పనిచేసి పనిలో నిపుణతను చూపించినా ఆఖారిలకు ప్రమోషను వచ్చేసరికి అతనికి ఏదో సాకుచెప్పి నిరాకరిస్తారు. ఉదా॥ ఫిట్టరుకూలీ ఫిట్టరు పనిని ఎంతోకాలంనుండి పనిచేస్తుంటాడు. అతని పనిలోఎట్టిలోటులేకుండా పూర్తిచేస్తుంటాడు. కానిప్రమోషను వచ్చేసరికి ఏదోపరీక్ష పెట్టటం వాళ్ళు తప్పటం జరుగుతుంది. అనుభవం నిలువదు. తాత్కాలికపరీక్ష అతని అభివృద్ధికి ఆటంకంగా ఉండటం సీనియారిటీ పోవటం సంభవిస్తుంది.

చైతన్యం పోరాటశక్తి లేనపుడు తమ చిన్ని చిన్ని తాత్కాలిక పనులు నెరవేరే నిమిత్తం వర్కర్సు, గుమాస్తాలకు, అధికారులకు లంచాలివ్వడమనే అలవాటు మొదలెట్టారు. ఈ లంచగొండితనాన్ని నిర్మూలించు నిమిత్తం ఆ యా సమస్యలమీద వర్కర్సును సమీకరించి ఆందోళన జరిపి, బలాన్ని పెంపొందించుకుని, ఐక్యతద్వారా వానిని సాధించుకునేట్లు చేయాలి. అప్పుడే లంచగొండితనం నిర్మూలింప బడుతుంది. ఈ సమిష్టి పోరాట శక్తిని వారికి తెలుపలేకపోతే తమలాభాలకేగదా అని లంచాలిస్తుంటారు. ఇంతేగాక ఫీని విషయంలోమనంముభావంగా ఉండటంవల్లవర్కర్సుయొక్కపోరాట శక్తిని మభ్యపఱచడమవుతుంది. ఏ కొద్దిమంది గుమాస్తాలో తీసికునే మంచితనం మూలంగా వర్కర్సుకు, గుమాస్తాలకు మధ్యద్వేషం ప్రబలి దేశరక్షణకోసం పూర్తి ఐక్యతను నెలకొల్పుకొనవలసిన పరిస్థితిని మరచిపోతారు. యజమానులు ఈ బలహీనతను గుర్తించి ఎలా దోపిడీచేస్తున్నారో చూపగల్గినపుడు ఈ దురలవాట్లు మానుకోగలరు.

అధికారులు : వెట్టిచాకిరీలు:- కొన్ని రకాల డిపార్టుమెంటుల సూపర్‌వైజర్ స్టాఫుకు వారిక్రింద పనిచేసే వర్కర్సు వెట్టిచాకిరీలు చేయటం పరిపాటి. వర్కర్సు అధికారి అంటే భయంవల్లనైతేనేమి, వారిప్రేమకు పాత్రులై స్వలాభాపేక్ష గల్గియుండుటవల్లనైతేనేమి ఇలాస్వంత

పనులు చేయుటకు ముందుగానే తయారౌతారు.

ఇందువల్ల అతడు చేయవలసిన పనికుంటు బడటమేగాక, ఆపనికి ఇతర వర్కర్సు బాధ్యులౌతారు. ఆ వర్కర్సు మొత్తంపనిని తక్కువ పనివారితో చేయలేక పనిని ఎలాగో పూర్తిచేస్తారు. ఆపనులలో లోట్లు ఉండటం ఆవిధంగా దేశరక్షణ ఏర్పాట్లు బలహీనపడటం జరుగుతుంటుంది. కొందరు ఇలా ఎప్పుడైతే అధికారి ప్రేమకు పాత్రుడు కావటానికి పనుల నెగగొట్టి వెట్టి చాకిరీలు చేస్తుంటాడో ఇతర వర్కర్సుకు అతనికి ద్వేషం ఈర్ష్యలు పెరుగుతాయి. ఐకమత్యం నాశనమౌతుంది.

అందువల్ల మనం ఆ యా పనులుచేయు కార్మికులు ఇలా అధికారుల స్వంత పనులు చేయుటకు పోవటంవల్ల దేశరక్షణకు ఎలాభంగం చేస్తున్నారో, రక్షణకుంటుపడటంవల్ల శత్రువు దేశాన్ని జయించటం ఎంత సులభకారో, తద్వారా కార్మికులయొక్క క్షేమానికే అపాయంఎలా తెచ్చుకున్నవారౌతున్నారో తెలియ చెప్పాలి. తమపనుల నెరవేర్చటమంటే శత్రువునుండి దేశాన్ని కాపాడటమని చెప్పాలి. ఇంతేగాక పెద్ద అధికారి ఆ పనికి తనిఖీకి వచ్చినపుడు వర్కరు అచ్చట లేకపోయినా, పనిలో లోపమున్నా అనుభవించేది కార్మికుడుగాని తన పై అధికారికాదని తెలియచేస్తే తేలికగా తెలుసుకోగలుతాడు. ఆ విధంగా తన ఉద్యోగానికి కూడ ఎలాభంగకరమో చెప్పినపుడు వర్కరు తప్పక మానగలడు. స్వంతపనులు చేయించుకోవటానికి అధికారులు అనుసరించే జులుంను ఐక్యకంఠంతో ఎదిరించునట్లు చేయాలి. ఇంజనీరింగ్ ట్రాఫిక్ వర్కర్సులో ఈ దురలవాటు ఎక్కువగా నుంటుంది.

ఫాక్టరీ ఆక్టు:— ఈ చట్టము మెషిన్ పవరుగల లోకోషెడ్లకు వర్కుషాపులకు వర్తిస్తుంది. దీనిప్రకారం 8 గం పని. వారానికొకరోజు సెలవు. రైల్వేలో రోజువార్ జీతము 26 రోజులకు మాత్రమే. మిగతా 4 దినాలకు ఇవ్వకుండా తప్పుకునేని మొత్తం రోజు జీతాలు పెట్టారు. చిన్న షెడ్లకు ఈ ఆక్టు వర్తించను కాబట్టి 12 గంటల పనిచేయించుకుంటారు. అంటే వీర్ని ఇంటర్ మిటెంటు వర్కర్సు క్రిందపరిగణిస్తారు. ఈ చట్టము ప్రకారం అనుభవించవలసిన సదుపాయాలను వర్కర్సు ఉపయోగించుకొనేట్టు చేయాలి. ఫాక్టరీ ఆక్టు క్రిందవచ్చే ఏ ఇబ్బందులనైనా ఫాక్టరీ ఇన్స్పెక్టరుకు తెలియచేస్తుండాలి.

అల్‌కన్‌సరన్‌డ్ వైర్:—(All concerned wire)

రైల్వేపనివారు డ్యూటీచేసేప్పుడు దెబ్బలు తగిలితే వెంటనే మాష్టరుద్వారా ఈ వైర్ అన్ని రైల్వే ఆఫీసులకు ఆడ్రెస్ చేయాలి. ఇవ్వకపోయినా నిరాకరించుటకు వీలులేదు. అందువల్ల వర్కరు తర్వాత రైల్వేనుండి డబ్బునుగాని, మరేసౌకర్యంగాని పొందుటకు ఈ వైరే సాక్ష్యంగా నుంటుంది. నియమించిన పని గంటలలో దెబ్బతగిలితేనే కంపెన్సేషను ఇస్తారు. అది రుజువుచేసికునే సాక్ష్యంగూడ అవసరమైతే ఉండాలి. వీరికి [illegible] రోజుల వరకు నిండు జీతం, దెబ్బనయమయేంత వరకు అర్ధజీతం ఇస్తారు. హాస్పిటలుకు టి. పి. (ప్రివిలేజ్ టికెట్) ఇచ్చి పంపుతారు. ఇలా వైర్ చేసే బాధ్యత వర్కరు పైనున్న అధికారి (Immidiate Superior) యందుండి. అలా వైర్ చేయకపోతే వర్కరు స్వయంగా నేరె మరొకచోట చేయువచ్చు. ఎలాగైనా తర్వాత విచారణ జరుపుతారు.

పని గంటల నిర్ణయం:—(Hours of Employment Regulations) ఫాక్టరీ అక్టు క్రిందకురాని పనివారల రెండు విధాలుగా విభజించారు. ఇంటర్‌మిటెంటు 2. కంటిన్యుయస్ అని. కంటిన్యుయస్ వర్కర్సు వారానికి 48 గం॥ పనిచేస్తారు. కొన్నిచోట్ల టి. సి; సెక్షను కంట్రోలర్లు 56 గం॥ చేస్తారు. ఇంటర్‌మిటెంటు వర్కర్సంటే మధ్య మధ్య అంటే ప్రతి 2 గంటలకు 1 గంట విశ్రాంతి గలిగి 12 గంటలు పనిచేసే వారు. వీరు వారానికి 84 గం చేయాలి. 12 గంటలు చేసే ఐనా డ్యూటీలో నుండేది 8 గంటలు ఔతుంది. సెలవు సౌకర్యం వీరికిలేదు. ఇంజనీరింగ్‌లో గేట్‌మన్ 15 రోజుల కొకతూరి సెల వనుభవిస్తారు. ట్రాఫిక్‌లో వారికి సెలవు లేదు. ఇంజనీరింగ్ వారు 8 గం. చొ. వారానికి 48 గంటలు, ట్రాఫిక్ వారు 8 గంటలు లెఖ్ఖ కట్టుకుంటే వారానికి 56 గంటలు చేస్తున్నారు. పని తేలికయని ఈ సౌకర్యాలు తీసివేశారు. అన్ని డిపార్టుమెంటులలోని ఎసన్షియల్ ఇంటర్‌మిటెంటు వర్కర్సుకు నెలకు 4 దినాలు సెలవివ్వాలని డిమాండు. ఎసన్షియల్ ఇంటర్ మిటెంటు వర్కర్సు వాచ్‌మన్, పాయింట్సుమన్ మొ॥ ట్రాఫిక్ వర్కర్సు. వీరు ఓవర్‌టైము మీద వారై తప్పక 12 గం॥ చేయవలసిన వారన్నమాట. బెజవాడలాంటి స్టేషన్లలో ఇంటర్ మిటెంటు వర్కర్లైన పాయింట్సుమన్‌లకు 8 గం. పని. ట్రాఫిక్ ఎక్కువగుట

వల్ల ఈ ఏర్పాటు చేశారు. మిగిలిన వారికి కూడ ఇలాగే 8 గంటల పని నిర్ణయించాలని డిమాండు.

పనివారల నష్టపరిహార చట్టం:—(Workmen Compensation Act) గాయాన్ని బట్టి హోదానుబట్టి పరిహార మివ్వబడుతుంది. పని చేసేప్పుడు గాయం తగిలితేనే దీనికర్హుడౌతాడు. అదికూడ వెంటనే రిపోర్టు చేసినందున సాక్ష్యబలం మీద ఆధారపడుతుంది. అందువల్ల ఎటువంటి మోసం జరుగకుండా చూడాలంటే అటువంటి సమయాల్లో మనం నిలబడి సరియైన సాక్ష్యబలం, రిపోర్టు ఉండునట్లుల చూడవలసి ఉంటుంది. ఈ కంపెన్సేషన్ కొఱకు మొదట సి. సి. యంకు ప్రాపర్ ఛానల్ ద్వారాను, ముందుగా ఒక కాపీని పంపాలి. అతడు లేబరు కమీషనరు వద్ద డిపాజిట్ చేస్తాడు. అతని నుండి జిల్లా కలెక్టరు ద్వారా రెవెన్యూ ఇనస్పెక్టరుకు వస్తుంది. వారసులు వగైరాలను మనం చెప్పినమీదట రెవెన్యూఇన్స్పెక్టరు రికమెండు చేయాలి. స్థిరాస్థి కొనుక్కుంటామని తగు నమ్మకాలు కల్గించితే ఒకేసారిగను లేక నెలల వారీగనూ ఆ మొత్తాన్ని ట్రెజరీ నుండి చెల్లిస్తారు.

పనిలో ఒక వర్కరు దెబ్బతగిలి చనిపోతే పెద్దవానికి నెలకు 300/రు జీతం దాటకుండా ఉంటే 30 నెలల జీతమో లేక 2500/రు రొఖ్ఖమో ఏది తక్కువైతే అది శాంక్షను చేస్తారు. మైనరైతే 200/రు ఇస్తారు. శాశ్వతంగా ఒక అంగం పోతే (Permanent Disablement) పెద్దవానికి 42. నెలల జీతం లేక 3500/రు ఏదితక్కువైతేఅది. మైనరైతే 84 నెలల జీతం లేక3500/రు ఏదితగ్గితే అది శాంక్షను చేస్తారు.

శాశ్వతంగా ఒక భాగానికి దెబ్బతగిలితే (Permanent Partial Disablement) ఆ ప్రత్యేక భాగం పోవటంవల్ల జీవితములో ఎంతసంపాదన పోగొట్టుకున్నాడో దానిప్రకారం % చొ॥ ఇస్తారు. ఆదేప్రమాదంలో ఎక్కువ గాయాలుతగిలితే దాని ప్రకారం పై చెప్పిన వానిని మించని మొత్తం ఇస్తారు.

తాత్కాలిక నష్టంబట్టి 10 రోజులు దాటింతర్వాత 16 వ దినం నుండి సగంజీతం చొ॥ పెద్దవాడైతే 15/- కాని, జీతంలో 4 వ వంతు, మైనరైతే $\frac{1}{3}$ వంతైనా లేక 15/- మించకుండాను ఇస్తారు. ఈ దిగువ లెఖ్ఖల ప్రకారం % లెఖ్ఖ కట్టారు.

సంఖ్య	దెబ్బతగిలిన భాగాలు	పోగొట్టుకున్న సంపాదన శక్తిలో భాగం
1.	కుడి ముంజేయి పై భాగం పోయిన	70 %
2.	ఎడమ ,, ,,	60 %
3.	కుడిముంజేయి దిగువభాగం పోతే	60 %
4.	మోకాలు పై భాగం వరకు పోతే	60 %
5.	ఎడమచేయి మోచేతిక్రిందభాగం పోతే	50 %
6.	మోకాలుక్రింద కాలుపోతే	50 %
7.	శాశ్వతంగా చెముడువస్తే	50 %
8.	ఒక కన్ను పోతే	30 %
9.	బొటనవ్రేలు పోతే	25 %
10.	ఒక పాదం వ్రేళ్ళన్నిపోతే	20 %
11.	బొటనవ్రేలి కనుపుపోతే	10 %
12.	చూపుడువ్రేలుపోతే	10 %
13.	కాలు పెద్దవ్రేలు పోయిన	10 %
14.	చూపుడు వ్రేలు గాక మరేదైనాపోతే	5 %

ఈ పై ఏర్పాట్లవల్ల అనేక సమయాల్లో చాలానష్టం వాటిల్లుతోంది. కంపెన్ సేషన్ క్లెయిమ్‌చేసే అవకాశముండటంలేదు. ఉదాహరణకు రాళ్లు పాకింగ్ చేసేపుడు రాయితగిలి కన్నుపోతే అతనికి 30% ఇస్తారు. అంటే జీతం $\frac{20\times30\times42}{100}$ = 252/రు వస్తుంది. (42 నెలలు) కాని తిరిగి అతన్ని ఉద్యోగంలో పెట్టుకోరు. పనికి రావంటారు. లేక ఖాళీలు లేవంటారు అందువల్ల ఆ డబ్బుతో జీవితం గడుస్తుందా? అందువల్ల ఉద్యోగం తగింతే వెంటనే ఇవ్వటమో లేక పరిహారం ఎక్కువ చేయటమో జరగాలనికార్మికుల డిమాండు. వ్రేళ్ళు తరుచు పోగొట్టుకునే కప్లింగ్ పోర్టర్సు గతి మరీ అన్యాయం. ఉదా. $\frac{16\times5\times42}{100}$ = 42/ రు మాత్రమే శాంక్షనవుతుంది. అందుకని క్లెయిమ్ చేస్తే ఉద్యోగం పోతుంది. చేయకుండాఉన్నా అన్‌ఫిట్ చేస్తారు. కాబట్టి ఇటువంటి లోపాల సరిదిద్దాలని వీరి కోరిక. ఎప్పుడైనా ఈ డబ్బు

యజమానిని ఒప్పుకొని కమీషనరుకు చెల్లించితేనే వర్కరుకు అందుతుంది. అజాగ్రత్త వహిస్తే తప్పు సామాన్యంగా రుజువగునట్లుంటే రైల్వేవారు వెంటనే కమీషనరువద్ద డిపాజిటు చేస్తారు. క్రింది ఉద్యోగుల నుండి రికమెండేషన్సు, అపాయం జరిగిన విధము సరిగా నుండాలి.

జీతాల బట్వాడా చట్టం (Payment of Wages Act)

ఈచట్టం ప్రకారం 7 వతారీఖులోపలనే జీతాలు ఇచ్చివేయాలి. పూర్వం నెల ఐన ఏ 20 రోజులకోగాని ఇచ్చేవారుకారు. కాని రాకపోకల ఇబ్బందులవల్ల రైల్వేడిపార్టుమెంటు కార్మికులకు 10 వ తేదీవరకూ జీతాలు ఇస్తుంటారు. ఒక్క రన్నింగ్ స్టాఫ్ కుమాత్రం 21, 22 తేదీలలో చెల్లిస్తారు. ఈ జీతాలు పది గంటలకాలంలోనే ఇవ్వాలని నిబంధన. కాని రాకపోకల ఒత్తిడివల్ల జీతాలబండి (స్పెషల్) రాత్రికి ఆగవలసిన స్టేషనుకు చేరేసరికి తెల్లవారు ఝామున 2, 3 గంటలౌతుంది. ఉదా॥ కృష్ణాకెనాల్. అందువల్ల పగలల్లా పనిచేసియున్న కార్మికులు రాత్రిళ్ళు గూడ నిద్రలేక వేచియుండాల్సి వస్తోంది. అంతేగాక దగ్గరపల్లెలకు పోవాల్సిన వీరు డబ్బు దగ్గరపెట్టుకొని పోవటం ఆ అర్ధరాత్రి సమయాల్లో ప్రమాదకరమే. మరల తిరిగి ఉదయం 8 గం॥ డ్యూటీకి అందుకోవాలి. అందువల్ల ఇటువంటి ఇబ్బందులు లేకుండా చేయాలంటే చీకటిపడినచోట ఆపివేసి ఉదయమే బయలుదేరటం మంచిది. లేక సరైనకాలానికి వచ్చు ఏర్పాటులైనా చేయాలి. ఒకవేళ ఆ రోజున వర్కరు జబ్బువల్లగాని అత్యవసరపని ఉండి రాలేకపోతే ఎవరిపేరనైనా పె అథారిటీ (Pay authority) వ్రాసిఇస్తే వ్రాయించుకున్నవాడు అదిచూపించి డబ్బును తీసికొనవచ్చు. లేక అలాచేయకపోతే జీతం తిరిగి మద్రాసునుండి 15 రోజుల్లో చెక్ ద్వారా వస్తుంది. దాన్ని బుకింగ్ ఆఫీసులో ఇస్తే డబ్బు చెల్లిస్తారు. అలా రాకపోతే జీతంకోసం నేరుగా ఛీఫ్ అధికారికి, జిల్లాఅధికారులకు వ్రాస్తే వెంటనే పంపుతారు. జీతం రాదనే భయం ఏ పరిస్థితులలోను వర్కరుకుండనక్ఖర్లేదు. వర్కర్ల తెలివితేటలు తెలిసినవారు గనక జీతాలలో కొంత కాజేయప్రయత్నించవచ్చు అలా అనుమానమున్న పరిస్థితుల్లో పెషీట్ తీసికొని దేనిక్రింద ఎంత వచ్చిందీ వ్రాసుకోవచ్చు. లేక వివరాలు తెలుపవలసిందిగా చీఫ్ ఆధికారికి వ్రాయవచ్చు. ఓవర్ టైం చేసిన దానికి దగ్గరుండి హాజరుపట్టీలో మార్కు చేయించుకుంటే ఉపయోగ ముంటుంది.

ప్రావిడెంటుఫండు:-(Provident fund) ఈ సౌకర్యం పూర్వం అనేక చిక్కులతో నుండేది. కాని నిత్య యూనియన్ ఆందోళన ఫలితంగా 10 సం॥ సర్వీసుగల్గి పర్మనెంటు చేయబడిన ప్రతి రైల్వే పనివానికి ఈ సౌకర్యం విస్తరింపచేశారు; నెల జీతంలో 12వ వంతు ప్రతి నెల మినహాయించుకుంటారు. ఈ డబ్బుకు ఇంకా అంత బోనసుక్రింద కలుపుతారు, ఈ రెంటి మొత్తానికి కాంపౌండ్ వడ్డీ 4% చొ॥ ఇస్తారు.

దీనిలోనూ ఇంకా కొన్ని అసౌకర్యాలున్నాయి. కంపెనీరూల్సు ప్రకారం 55 సం॥లు రాగానే పనినుండి దిగిపోతాడు. మొదట్లో టెంపరరీగా 5, 6 సం॥ చేసి, తర్వాత 10 సం॥ పనిచేస్తేనే ప్రావిడెంటుఫండు వసతి కల్పింపబడుతుంది. అంటే అతనికి ఈ వసతికి అర్హత వచ్చేసరికి, 35 సం॥ కనీసం వయస్సుంటుంది. అందువల్ల పర్మనెంటుచేసిన సంవత్సరంనుండి ఈ వసతి కల్పించాలని వీరి డిమాండు. 10సం॥ కంటిన్యూయస్ సర్వీసుండి 15/రు జీతంలేక రోజుకు 0-9-4 జీతంగాని పొందువారు దీనికి అర్హులౌతారు. ఈ మార్పు జనరల్ మేనేజరు సర్క్యులరు E 963 III ఏప్రిల్ 43న అమలునందుంచాడు. సంవత్సరందాటగనే ప్యాసులకు అర్హులైనట్లుగానే దీనికి అర్హతుండాలని డిమాండు. అగ్రిమెంటుఫారంలో ఈ ఫండును ఎవరిపేరనైనా ఉదహరించవచ్చు. తనూ, మొదటగా వ్రాసినవారూ చనిపోతే, మూడవవారి పేరుగూడ అప్పుడే ఉదహరించవచ్చు. ఎవరు బ్రతికుంటే వారికి వరుస ప్రకారమిస్తారు. వీరే హక్కుదారులు. జీతాల బట్వాడారూలు ప్రకారం ఇలా పట్టుకున్న డబ్బును రిటైరైన వారం రోజుల్లో చెల్లించాలి. మిగతా బోనసు, వడ్డీ 6 నెలలలోపల ఇవ్వాలి. వర్కరు జీతం నష్టంమీద నాగాపడితే ప్రావిడెంటుఫండు ఆనెలజీతం బట్టే మినహాయించుకుంటారు. అందువల్ల నాగాలు, సిక్ చేసేవారికి బోనసు, ప్రావిడెంటుఫండు తగ్గుతుంది.

ప్రావిడెంటుఫండు లెఖ్కగట్టే పద్ధతి:-రన్నింగ్ స్టాఫ్‌కు ఓవర్ టైంమీద ప్రావిడెంటుఫండు వసతిని ఈ క్రిందివిధంగా కట్టారు. ఒక డ్రైవరు 308 గంటలు పనిచేశాడనుకుందాం, అప్పుడు చేసిన ఓవర్ టైం 308-208=100 గంటలు ఈ 100 గంటలకు 75% చొ॥ ప్రావిడెంటుఫండు వసతి వుంటుంది. 100గంటలను రోజుల్లో మార్చితే $\frac{100}{8}=12\frac{1}{2}$ రోజులు. అప్పుడు ప్రావిడెంటు

ఫండు $\frac{జీతం \times 12\frac{1}{2}}{26}$ = రూ. అపుడు మొత్తం జీతంలో $\frac{1}{12}$ వంతు + ఓవర్ టైంకు వచ్చినది. తేలికగా చెప్పాలంటే డ్రైవరుకు జీతం 96/రు అనుకుంటే ప్రావిడెంటుఫండు $\frac{1}{12}$ వంతు=8/రు ఓవర్ టైంక్రింద 48/రు వస్తే ప్రావిడెంటుఫండు $\frac{3}{4}$ వంతు కుంటుంది. అంటే 36/రూ.కే నన్నమాట. దీనిలో 12 వ వంతు 2 రు ఇప్పుడు మొత్తంప్రావిడెంటుఫండు 8 + 3=11రు

స్టాఫ్ బెనిఫిట్ ఫండు:-(Staff Benefit fund) విద్యా సౌకర్యం నిమిత్తం, మెడికల్ రిలీఫ్ నిమిత్తం రెండుగా పూర్వం ఈ ఫండు నుపయోగించేవారు. ఈ ఫండుకు ఇంక్రిమెంటులు ఆపుచేయటంవలన, క్లైమ్సు మొదలైన రూపాలలోను డబ్బు వస్తుంది. దీనికి ఒక కమిటీ, చైర్ మన్ లున్నారు. మూడు నెలల కొకపర్యాయం సమావేసమై వచ్చిన మహాజర్లు చర్చించి పంచిపెట్టారు. ఒక వర్కరు జబ్బుపడి నెలనోజాలపైన రైల్వే హాస్పిటలులో ఇన్ పేషంటుగాగాని ఔట్ పేషంటుగాగాని మందుతింటే, ఆకాలానికి అతనికి అయిన ఖర్చులను కమిటీ ఈ చైర్ మన్ కి తెలియచేయాలి. వారు ఆ నెలలో వచ్చిన దరఖాస్తులనుబట్టి పంచిపెట్టారు దీనికొక ప్రత్యేకఫారముంటుంది. అది ఆ యా డిపార్టుమెంటు అధికారులు కావలసిన వారికి ఇస్తారు. దానిలోని కాలముల పూర్తి చేసి తనపై అధికారికి 0-2-6 బిల్లులతో పాటు ఇవ్వాలి. వారు రికమెండు చేసి చైర్ మన్ కు పంపుతారు. ఇండ్లు కాలిపోయినా కుటుంబాలు జబ్బు పడి అప్పులపాలైనా ఈ ఫండు ద్వారా కొంత పరిహారమిస్తారు. వర్కర్సు అందరికీ ఈ సౌకర్యాల గూర్చి తెలీదు. అందువల్ల జబ్బుపడ్డపుడు రైల్వే డాక్టరు సర్టిఫికేట్ ఉంటే ఈ ఫండు కర్హుడౌతాడని తెలియచేయాలి. ఉన్న హాస్పటలు సౌకర్యాలనయినా ఉపయోగించుటకునేట్లు చూడాలి. ఈ ఫారాలు పూర్తిచేసేపుడు తగు జాగ్రత్తలు వహించాలి. ఇంటి అలవెన్సుల క్రింద 10 % చొ॥ ఇస్తారు కాబట్టిదీన్ని జీతంలో కలిపి వేయాలి. ప్రావిడెంటు ఫండు సౌకర్యముంటే అదీ ఎంత పట్టుకుంటున్నది వేయాలి. ఈ ఫండు సౌకర్యమును రద్దు చేయకుండా వర్కర్సు ఆందోళన చేస్తుండాలి. ఇంతవరకు ఎక్కువగా విద్యావంతులైనవారే ఈ సౌకర్యాలను పొందుతున్నారు. వర్కర్సులో సౌకర్యాల గూర్చి ప్రచారం చేయాలి.

విద్యా సౌకర్యము నిమిత్తం ఏర్పరచిన వసతిని ఇప్పుడు రద్దుచేశారు. పిల్లల చదువుకోసం దీన్ని శాంక్షను చేసేవారు. ఇది గూడ విద్యావంతులైన ఉద్యోగులే బాగా ఉపయోగించుకున్నారు.

జబ్బుపడి బాగైన వెంటనే వర్కరుద్వారా ఆ అప్లికేషనుఫారం పూర్తిచేసి పంపునట్లు శ్రద్ధవహించాలి. ప్రతి వర్కరు ఈ ఫారాన్ని పూర్తి చేయు పద్ధతి తెలిసికోవటం మంచిది.

యం. ఆర్. బి. ఫండు:- (Mutual Retirement Benefit Fund) దాదాపు సేవింగ్సు బ్యాంకువంటిది. దీని నియమావళి ప్రకారం ఒక్కొక్క ఉద్యోగి 10 షేర్ల వరకు కొనవచ్చు. జీతాలబట్టి షేర్ల ఖరీదు నిర్ణయింపబడు తుంది.

జీతం	20/రు	అయిన	0—4—0	షేరు ఖరీదు.
	50/-	,,	0—8—0	,,
	80/-	,,	1—0—0	,,
	80/లు పైన		2—0—0	,,

పూర్వం ప్రావిడెంటు ఫండు లేనివారికి ఇది వీలుగా నుండేది. ఈ డబ్బుకు సామాన్య వడ్డీనే ఇస్తారు. చేరిన వారినుండి నెలసరి జీతాలలోనే మినహాయించుకుంటారు. ఒకవేళ వర్కరు చనిపోతే అంతకుముందు ఫారం మీద ఎవరిపేరు నైతే ఉదాహరించారో, వారికే చెందుతుంది. వారసులెవ రికీ చెందదు.

అర్బన్ బ్యాంకు:- (M- & S. M. Ry. Employees Co-operative Urban Bank Ltd) దీని వ్యవహారమంతా కో ఆప రేటివ్ పద్ధతుల ద్వారానే జరుగుతుంది. మెంబర్లుగా చేరువారు 5/రు షేరు ధనం కట్టాలి. షేర్లు కొనటంలో పరిమితి లేదు. షేరు హోల్డర్లుగా నున్న వారికే అప్పుతీసికొనుటకు హక్కుంది. కంపెనీ మేనేజిమెంటు క్రింద నుంటూ ప్రత్యేకంగా సెక్రటరీ పరిపాలన క్రింద వ్యవహారం నడుస్తుంది. షేర్ హోల్డర్లనుండి బోర్డు ఆఫ్ డైరెక్టర్లను ఎన్నుకుంటారు. డిపార్టు మెంటులుగా - ఈ ఎన్నికలు జరుగుతాయి. అప్పులివ్వటంలో కొన్ని నియమా లున్నాయి. ప్రావిడెంటు ఫండు వసతి ఉన్నవారికి, యం. ఆర్ బిలో మెంబరుగా చేరిన వారికి అప్పునిస్తారు. వడ్డీ $6\frac{1}{4}$ %. కట్టాలి. వచ్చిన లాభం

షేర్ల ప్రకారం పంచిపెట్టబడుతుంది. వర్కర్సు కాబూలీవారి అధిక వడ్డీకి అహుతి అయ్యేబదులు ఈ బ్యాంకునుండి అప్పుతీసుకోవటం మంచిది.

అప్పులిచ్చే విధానం:- సర్వీసును బట్టి, లేక ప్రావిడెంటు ఫండులో సగం కాని, లేక 6 నెలల జీతం, ఏది తక్కువైతే అది ఇస్తారు. 10 సం॥ల సర్వీసు గలవారికి 9 మాసాల జీతం, 20 సం సర్వీస్ ఐతే 15 నెలల జీతం శాంక్షను చేస్తారు. 24, 36, 48 నెలల్లో అప్పునంతా చెల్లించాలి. ప్రతినెల జీతంలో వడ్డీ, అసలులో కొంత తీసివేస్తారు. ఎంత తీసుకునేది వేరే కాగితం మీద వివరాలతో అప్పుతీసికున్న డబ్బుతో బాటే పంపుతారు. అప్పులో 3 వ వంతు తీర్మానమైతే మరల అప్పును తీసుకోవటానికి అర్హుతుంది. పేరున 50 రు చొ॥ శాంక్షను చేస్తారు. పేమెంటు ఆఫ్ వేజెస్ ఆక్టు ప్రకారం 36 నెలలకన్నా అప్పుతీర్మానం మించరాదు. జీతంలో 30% కన్నా ఎక్కువ తగ్గించుకోరాదు. అందువల్ల 35 నెలలు చెల్లించిన పిదప మిగతా పైకం ఒకేసారి చెల్లించవలసి ఉంటుంది. సామాన్యంగా 3సం॥ కాల పరిమితిలో తేలికగా మిగతాది తీర్చుటకు వర్కరు నిల్వ చేయొచ్చు.

గ్రాట్యుటి:- (Gratuity) రైల్వేలో నమ్మకంగా, ఎటువంటి రిమార్కులు లేకుండా పనిచేసి రిటైరు అయింతర్వాత దీనికి అర్హులౌతారు. 30 సం॥ల లోపునే ఉద్యోగంలో చేరితే దీనికి అర్హతగల్గి యుంటాడు. అంటే సర్వీసులో పూర్తిగా 15 సం॥ పనిచేసి ఉండాలి. సంవత్సరానికి నెలజీతంలో సగమిస్తారు. 20/రు జీతమై 16 సం॥ సర్వీసుంటే 160/రు గ్రాట్యుటి వస్తుందన్నమాట. మెడికల్‌గా అన్‌ఫిట్ ఐనా, చనిపోయినా 15 సం॥ పైన సర్వీసుంటే అర్హుడే. మీనియల్సుకు సబార్డినేట్లకు నియమాలలో విచక్షణ ఏమీలేదు. ప్రావిడెంటు ఫండుకువలె నామినీలకుగాని, వారసులకు గాని, హక్కు ఉండదు. పనివాని పిల్లలు భార్యకే హక్కుంది. అదైనా వారి తల్లిదండ్రి చనిపోతే విధవ కూతురుకు లేక మైనరు పిల్లలకు ఇస్తారు. మొగవాళ్లు మేజరైతే పెండ్లిగాని మైనరు కూతురుకు ఇస్తారు. విధవ కూతురైతే ఆమెకు తప్ప మరెవరికీ గ్రాట్యుటి పొందే హక్కుండదు. ఉచితంగా నిచ్చే ఈ డబ్బు ఆఫీసరు యొక్క అనుకూల రికమెండేషను మీదే ఉంటుంది. రైల్వేకు రావలసిన బాకీలు వగైరాలు సరుబాటు చేసికునే నిమిత్తం దీన్ని రిటైరైన 6 నెలల వరకు ఇవ్వకుండా ఉండవచ్చు.

రన్నింగ్ స్టాఫ్ వారికి దీనివల్ల మంచిసౌకర్యముంది. రిటైరవ్వేముందు 6 నెలల ఓవర్ టైం సరాసరి చూస్తారు. దీనికి ఓవర్ టైంలో 75% చొ + జీతం ఇస్తారు. ఉదా: 6 నెలలకు ఓవర్ టైం 600/రు సంపాదించితే సగటు 100/రు లౌతుంది. 100/రు మీద 75%. 75 రు అవుతుంది. జీతం 25/రు అనుకుంటే గ్రాట్యుటీ అప్పుడు 25 + 75 = 100/రు అవుతుంది. కింమీద రూలువర్తింపచేస్తే 30 సం॥ సర్వీసు అతనికి ఉందని అనుకుంటే $\frac{100 \times 30}{2} =$ 1500/రు గ్రాట్యుటి వస్తుంది.

ఏదైనా కేసులలో శిక్షలు పడినా, డిస్మిస్ ఐనా, క్రొత్త అంగ్రిమెంటులు తీసినన్నా దీనికి అనర్హులౌతారు. మీనియల్సుకు ఎక్కువ ఉపయోగకారికాదు. అందుచేత తక్కువ జీతగాండ్రకు సం॥నకు నెలజీతం కలిసమివ్వాలని కోరాలి. అనర్హత అనేది లేకుండా ప్రతివానికి రిటైర్ కాగానే ఇవ్వాలి. ప్రావిడెంటు ఫండువలెనే ఆరూల్సులు దీనికీవర్తింప చేసి సామాన్య కార్మికునికి గూడ లాభదాయకంగా నుండునట్లు చేయాలి. వర్కర్లు సెలవు తీసుకుంటే గ్రాట్యుటి రాదనుకుంటారు. అది నిజంకాదు. అతని ఫైలు సరిగా లేకపోతేనే అనర్హుడౌతాడు.

సెలవులు ప్యాసులు:-(Leave and Passes)వర్కర్సుకు గల సౌకర్యాలన్నిటినీ ఎప్పటి కప్పుడు విశదీకరిస్తూ వాటిని వర్కర్సు పూర్తిగా ఉపయోగించుకునేట్లు చూడాలి. చాలమంది అనవసరంగా సెలవులు ప్యాసులు నిరుపయోగం చేసికుంటారు. అదేసమయంలో వానిని దుర్వినియోగ పఱచకుండా గూడా చూడాలి. జీతాలు తీసుకున్న మరుసటి రోజున అనవసరంగా నాగాపడుతుంటారు. దీన్ని పోస్టాలి ప్రచారంద్వారా

సెలవులు:- ఒక సంవత్సరం సర్వీసుఉండే వరకు వర్కరుకు ఏవిధమైన హక్కులేదు. అదికూడా పర్మనెంటు చేయబడింతర్వాతనే. టెంపరరీగా ఎంతకాలం చేసినా ఏ సౌకర్యముండదు. ఈ దిగువ పట్టీ ప్రకారం సెలవులకు అర్హులౌతారు.

సర్వీసు	స్కేలు	కాషుయల్ సెలవురోజులు	జీతంతో సెలవుదినాలు	సిక్ లీవు రోజులు	మొత్తం సెలవు తీసుకో దగినకాలం
1 సం॥ వరకు	A	—	—	—	—
1 సం॥నుండి3సం॥	B	10	—	—	—
3 సం॥,, 10సం॥	C	10	10	—	—
10 సం ,, 20సం॥	D	10	15	15	60
20 సం పైన	E	10	20	30	120

మస్తరు వేసేపుడు ఈ క్రింది విధంగా మార్కు చేస్తారు.

సి = కాషుయల్   యస్ = సగం జీతంతో జబ్బు సెలవు.
యల్ = జీతంతో సెలవు   ఎ. = జీతం నష్టంమీద అనుమతి సెలవు.
ఒ = అనుమతి లేని వాగా

కాషుయల్ సెలవు ఇంజనీరింగ్‌లో పి. డబ్ల్యు. ఐ; ఇతర సెలవు డి. ఇ. శాంక్షను చేస్తారు. పవర్‌లో మీనియల్సుకు ఫోర్‌మన్ గ్రాంటు చేస్తాడు. ట్రాఫిక్‌లో మీనియల్సుకు సబార్డినేట్లకు డి. టి. యస్. టి. శాంక్షను చేస్తాడు. సబ్‌స్టిట్యూట్‌లకు, రిలీవింగ్ వార్కి టి. ఐ. శాంక్షను చేస్తాడు.

సబార్డినేట్లు:–మీనియల్సుకు వీరికి సెలవులలో తేడా లేదు. కాని రిటైరింగ్ కాలంలో ప్రిపరేటరీ సెలవని 6 నెలలు ఇస్తారు. ఆకాలానికి అర జీతం ముట్టుతుంది. అలాకాక ఈ సెలవునే 10 సం. సర్వీసు దాటింతర్వాత ఉపయోగించుకోవటానికి హక్కుంటుంది. మీనియలునుండి సబార్డినేటుగా ప్రమోటయినపుడు ఈ 6 నెలలు, సర్వీసు ఆఖరులో శాంక్షను చేస్తారు.

సెలవులలో ఇబ్బందులు: ఇంజనీరింగ్:–డి. ఇ వద్దనుండి సెలవు రావటానికి ఆలస్యమవుతుంది. అందువల్ల వర్కరు ముందుగా వ్రాసుకోవాలి. అర్జెంటుపనులకు సెలవులేక ఇబ్బందిపడుతుంటారు. ట్రాఫిక్‌లో వారివలె రిలీఫ్ రానవసరములేదు కాబట్టి గ్యాంగుమేట్ సెలవును గ్రాంటు చేయాలని వీరి డిమాండ్.

ట్రాఫిక్:–మీనియలుకు సబార్డినేటుకు సెలవుశాంక్షనుఐనా రిలీఫ్

లేక ఇబ్బంది పడుతుంటారు. ఒకవేళ రిలీవు ఇస్తే ప్యాసులు రావటం ఆలస్య మౌతుంది. ఇలా ఏదో కారణంతో ఇబ్బంది పడుతుంటారు. అందువల్ల రిలీవింగ్ స్టాఫ్‌ను ఎక్కువచేస్తే ఈ ఇబ్బంది పోతుంది. రిలీఫ్ యొక్క అవసర మెందుకంటే ఏ పాయింట్స్‌మన్ ఐనా గ్యాంగుమన్ ఐనా జబ్బుపడితే సిగ్నల్సు ఇచ్చే వాడుండడు.

సెలవులు ప్యాసులు యూనియన్ ప్రచార ఫలితంగా ఉపయోగించు కుంటున్నారు. కాని కాషుయల్ సెలవుమీద ఎక్కువకైనాపోయి, ఇంకా ఉండవలసివచ్చి ఆగిపోతే మొత్తం రోజులను నాగాక్రింద కట్టారు. ఇది రద్దు కావాలనీ, కోరినవిధంగా లీవు శాంక్షనుచేయాలనీ వీరడిమాండు. పూర్వం ఏ వత్సరపు సెలవులు ఆవత్సరంతో ఆఖరయ్యేవి. కాని యూనియన్ ఆందోళన ఫలితంగా కాషుయల్ లీవుగాక ప్రివిలేజ్ లీవు మరుసటి సంవత్సరంలో తీసుకో వచ్చు. రెండు సంవత్సరాల సెలవు కలిపి 30 దినాలకు మించరాదు అనే నియమముంది.

ప్యాసులు:-(Passes) ఇది సబార్డినేట్లకు మినియల్సుకు హోమ్‌లైనులో సమానమే. హోమ్‌లైనంటే వారు పనిచేసే రైల్వే అని. ఈ క్రిందివిధంగా ప్యాసు సౌకర్యాలున్నాయి.

సంవత్సరము	ప్రివిలేజ్ ప్యాసు	ప్రివిలేజ్ టికెట్ ఆర్డరు (P.T.O.)
1సం॥ లోపుసర్వీసు	—	—
1సం॥నుండి20సం॥	3 సెట్లు (రానుపోను)	3 సెట్లు
20 సం పైన	4 ,,	4 ,,

మినియల్సుకు తమమీద ఆధారపడే (డిపెండెంట్సు) అంటే విధవ తల్లి, విధవ అప్పచెల్లెండ్రు, వివాహంగాని (18సం) చెల్లెండ్రు, 18 సం॥లోపు తమ్ముళ్లు, వీరికి పి. టి. ఒలు వర్తిస్తాయి. 20 సం॥ దాటిన మినియల్సుకు పై చెప్పిన డిపెండెంట్సుకు ప్యాసులు వర్తిస్తాయి. తండ్రి బ్రతికిఉంటే తల్లికి ఇవి వర్తించవు. సబార్డినేట్లకు ఈ విచక్షణ ఏమీలేదు. వారికున్న సౌకర్యాలే మినియల్సుకు కూడ వర్తింప చేయాలని డిమాండు.

పి. టి. ఒ:- మొత్తం అయ్యే ఛార్జీలో దీన్నిబట్టి 3 వంతు డబ్బు మాత్రమే కట్టవలసి ఉంటుంది. డిపెండెంట్సునుకూడ తీసికొని వెళ్లవచ్చు. 5 గురి కన్నా మించరాదు. ఫారిన్ లైనులకుగూడ వీటిమీద వెళ్లవచ్చు.

ఫారిన్ లైనుప్యాసులు:- (Fareign line passes) అంటే ఇతర రైల్వేలకుపోయే సౌకర్యాలన్నమాట. సబార్డినేట్లకు 1 సం॥ సర్వీసు అంటే ఫారిన్ లైను ప్యాసుకు అర్హతుంటుంది. మీనియల్సుకుగూడ 40రు జీతమైతే ఫా. లై. ప్యాసు సౌకర్యముంటుంది. ఇది సంవత్సరానికొకటి ఇస్తారు. డిపెండెంట్సును గూడ తీసికోనిపోవచ్చు. కాని మొత్తం 5 గురికన్నా మించరాదు. మీనియల్సు 40 రు జీతం తీసేవారు అరుదు. అలాఉన్న ఆర్టిజనులకు 10 సం॥ సర్వీసు నియమముంది. మీనియల్సుకు ఈ ప్యాసు నామకఃమాత్రమే. ఈ నియమాలు రద్దుచేసి అందరికీ అందుబాటులో నుండేట్లు చేయాలని వీరి కోరిక. సామాన్యంగా ప్రతి వర్కరు హోమ్‌లైనులో నేగాక ఫారిన్ లైనులో పోవాలనే కుతూహల ముంటుంది. పి. టి. ఒ లతోపాటు ఫారిన్ లైను ప్యాసు సౌకర్యాలు కల్గించాలి.

జీతాలబట్టి తరగతి విభజన:-సబార్డినేట్సు, మీనియల్సు ఈ క్రింది జీతాలబట్టి ఆ యా తరగతులలో ప్రయాణంచేయ అర్హులౌతారు.

75 రు జీతం వరకు	3 వ తరగతి
76/రు నుండి 104 రు.	ఇంటరు
105/ ,, 200 రు.	2 వ తరగతి
200/ పైన	1 వ తరగతి

బదిలీలు:-(Transfers) ట్రాన్స్ఫర్లమీద కుటుంబంమీద ఆధారపడిన అందరికీ జీత మర్హతనుబట్టి తరగతిప్యాసు నిస్తారు. ఇది కంపెనీ అకౌంటులోనే కట్టుకుంటారు. సబార్డినేట్లకు సామానుకోసం ఒక వాగను సప్లయిచేస్తారు. మీనియల్సుకు జీతాన్నిబట్టి 1 రూపాయకు ఒక మణుగు చొ॥ బరువు తీసికొని వెళ్ళుటకు వీలుంటుంది. పశువులు గనుకఉంటే వాగను సప్లైచేస్తారు.

సబార్డినేట్లకువలె మీనియల్సుకుగూడ యూనియన్ ఆందోళన ఫలితంగా జాయినింగ్ టైము మూడుదినాలుశాంక్షనుచేశారు. ఈ సెలవు కంపెనీ అకౌంటు క్రింద కట్టారు. మీనియల్సు బీదవాళ్ళై ఉంటారు. సామాను తిరిగిపోతే తిరిగి కొనుక్కోవటం కష్టం. అందువల్ల వీరికిగూడ వాగను సప్లైచేస్తే సామాన్లు జాగ్రత్తగా చేరుటకు వీలుంటుందని వీరి కోరిక.

రైల్వే పాఠశాలలు:-విద్యాసౌకర్యాలులేని బిట్రగుంట, గుంట

కల్లు ప్రాంతాల్లో ఈ పాఠశాలలున్నాయి. కాని వీనిలో కనీసం హైయర్ ఎలిమెంటరీవినా ఉండాలని డిమాండు. విద్యా సౌకర్యాలులేక తమపుత్రులు ఏమాత్రం అభివృద్ధికావటంలేదు. వీనిలోనూ ఇండియన్, ఆంగ్లో ఇండియను అనే తేడాలున్నాయి. ఉపాధ్యాయులకు 2 వ తరగతి పాసు నిస్తారు. ఉపాధ్యాయులకు ఈ సౌకర్యంలేదు. పనివారికి పెంగిపిల్లలులేక ఆడపిల్లలైతే వారు చదువుకున్నవారైతే రైల్వేపాఠశాలలో ఉద్యోగం లభించుతుంది. ఉపాధ్యాయులకు రిలీఫ్ ఉండదు. కాని ఎక్కువ సెలవు సౌకర్య ముంది. విద్యాసౌకర్యాలకు అధికారిజనరల్ మేనేజరు. మనం పిల్లలను పాటలు ఆటలు ద్వారా ఆకర్షించాలి. వీరు కాబోయే రైల్వే కార్మికులు. అందువల్ల పసితనం నుండి వీరిలో స్వాతంత్ర్యకాంక్ష నాటాలి. అభ్యుదయ సాహిత్యం ద్వారా ఉపాధ్యాయులను ఆకర్షింపవచ్చు.

రైల్వే ఇన్‌స్టిట్యూట్లు:-(Ry. Institutes) దీనిలోను రెండు రకాలు. ఆంగ్లో, ఇండియన్ అని తరగతులు. ఇవి దాదాపు గ్రంథాలయాల వంటివి. వీనికి సెక్రటరీ ఛైర్‌మన్, కమిటీ ఉంటుంది. దీని నిర్వహణంతా వీరిద్వారా జరుగుతుంది. జీతాలబట్టి చందానియమముంది. బిల్డింగులు, ఇతర పరికరాలు ఉచితం. సభ్యులనుండే కమిటీని ఎన్నుకుంటారు. ఛైర్‌మన్ మాత్రం అధికారియై యుంటాడు. (ఎ.టి.యప్) మన సాహిత్య పుస్తకాలు ఎక్కువగా కొని ప్రచారంసం దుండునట్లు చేయాలంటే సభ్యులలో పార్టీ పలుకుబడి ఉండాలి. వీటికి అనుబంధంగానే నాటకాలు, ఆటలు ఉంటాయి. మన వైజ్ఞానిక కార్యక్రమంతో నాటకాలవార్ని, వారి ఆటలలో పాల్గొని, స్పోర్ట్సుమన్‌లను ఆకర్షించాలి. యువకులను యువజనసంఘాల కార్యక్రమంలో పార్టీ కార్యక్రమంవైపు ఆకర్షించాలి. ఇన్‌స్టిట్యూట్ చందాలుగూడ జీతాల లోనే మినహాయించుకుంటారు. అందువల్ల ఒక వర్కరు జీతం తక్కువ వచ్చిందని చెప్పినపుడు ఇటువంటివన్నీ గుర్తించుకోవాలసి ఉంటుంది.

చౌకడిపోలు:-(Grain-Shops) కార్మికుల యొక్క తీవ్ర ఆందోళన ఫలితంగా ఈ చౌకడిపోలను తెరిచారు. విపరీతంగా ధరలు పెరిగిపోవటం, కావలసిన వస్తువులు బజార్లో దొరక్కపోవటం కరువుభత్యం తగినంత ఇవ్వకపోవటంమూలాన చౌకడిపోలద్వారా ఈ ఇబ్బందుల తీర్చాలని డిమాండు చేశారు. ఇపుడు వీటిని తెరిచిన ఫలితంగా వర్కర్సుకు ఎంతో

రిలీఫు వచ్చింది. యం. యస్. యంలో వివిధ ప్రాంతాల్లో పనిచేసే డిపోలు 50 ఉన్నాయి. ఈ దిగువ ధరలకు ప్రస్తుతం ఆ యా వస్తువులు అమ్ముతున్నారు. ధరలలో అపుడపుడు గుణం వగైరాలనుబట్టి మార్పులొస్తుంటాయి.

ఉప్పుడు బియ్యం	0-4-6	పడి మనిషికి 9 పళ్ళు ఇస్తారు.
మంచి బియ్యం	0-5-0	,,
జొన్నలు	0-4-0	,, పడి = $1\frac{1}{4}$ సేరు = 3 సోలలు
సజ్జలు	0-4-0	,,
పప్పు	0-6-0	,,
ఉప్పు	0-1-6	,,
గోధుమలు	0-7-0	,,
ధనియాలు	0-4-6	,,
మినుములు	0-6-9	,,
నిప్పుపెట్టెలు	0-2-0	మూడు కొగ్డకు 9 ఇస్తారు.
పంచదార	0-8-0	వీశె
మిరపకాయలు	0-15-0	,,
చింతపండు	0-7-0	,,
నూనె	0-15-6	,,
నెయ్యి	3-0-0	,,
బెల్లం	0-6-9	,,
కాఫీ	3-5-0	పౌను
1 వ రకం	3-13-0	,,
టీ	1-0-0	,, (8 ప్యాకెట్లు)
వనస్పతి	4-2-0	5 పౌ
సబ్బులు లక్స్	0-3-3	ఒకటి 15 దినాలకొకటి
బార్	0-9-6	
స్టాండర్డు క్లాత్ గ॥	0-6-4	మూడు నెలలకు 15 గజాలు
చీర	4-1-0	
వంటచెఱకు	0-8-0	పెద్ద స్లీపరు

ఈ సరుకు 15 రోజుల కొకపర్యాయం ఇస్తారు. అంటే ఒక్కొక్క వస్తువు సగం చొ॥ 15 రోజుల్లో ఇస్తారు. మిగతావి 15 వ తారీఖు దాటిం

తర్వాత తీసుకోవచ్చు. పై సరుకులన్నీ కుటుంబసంఖ్యనుబట్టి పరిమాణాన్ని నిర్ణయించారు. వంటనూనె కిరసనాయిలు అన్ని ప్రాంతాల్లో సప్లైచేయాలని ఆందోళన చేస్తున్నారు.

రేషని నిర్మాణంలో మన దృక్పథం:-1. 100 మంది పనివార లున్న ప్రతి స్టేషనులోనూ చౌకడిపోలు తెరవాలి. (2) 25 మైళ్ల లోపు పనివారలకు ప్రొవిజన్ పాసులనిచ్చి సరుకులు తెచ్చుకునే సౌకర్యం ఇవ్వాలి. (3) చౌకడిపోల పనిగంటలు వర్కర్సుకు అనుకూలంగానుండాలి (4) కుటుంబ సంఖ్యనుబట్టి రేషను లివ్వాలి. (5) మంచి సరుకులు మాత్రమే సప్లైచెయ్యాలి. (6) యుద్ధానికి పూర్వపు ధరలకు ఆ సరుకులు అందచేయాలి (7) 3 నెలలకు సరిపడే సరుకును ఒకేసారి నిలువ చేయాలి. (8) చౌకడిపోల తనిఖీచేసే అధికారం యూనియన్ ప్రతినిధుల కుండాలి. (9) యూనియన్ ఆహారకమిటీల రికగ్నైజ్ చేయాలి. (10) ఎక్కువ పనివార లున్నచోట (ఉదా॥ బెజవాడ పెరంబూరు) చాలినన్ని డిపోల తెరవాలి.

ఈ ఆహార కమిటీలు ప్రతి 15 రోజులకు సమావేశమై చౌకడిపోలకు సంబంధించిన విషయాలను చర్చించి సి. సి. యంకు, లేక ఫుడ్ కంట్రోలరుకు తెలియచేస్తుండాలి. వాలంటీరుదళ సహాయంతో చౌకడిపోల వద్ద జరిగే త్రొక్కిసలాటలను, అన్యాయాలను అరికట్టుతుండాలి. ముందు వచ్చిన వారికి ముందే సరుకు లివ్వాలని, వరుసగా నిలబడి నెమ్మదిగా తీసుక పోవటంవల్ల వచ్చే లాభాలను తెలియచేయాలి. శాంతంతో వర్కర్సులో ఈ కట్టుబాట్లగూర్చి ప్రచారం చేస్తుండాలి. ఆహార మహాసభలను జరుపు తుండాలి. లైనుమీద ఏర్పరచిన సెక్షను, స్టేషను కమిటీలు ఆహారకమిటీలగా ఫంక్షను చేయించవచ్చు. ఈ ఆహారకమిటీలు చౌకడిపోలలో జరిగే అన్యాయాల తీర్పు నిమిత్తం వాలంటీర్లను నేర్పరచటమేగాక, పై అధికార్లకు తెలియ చేస్తుండాలి. వర్కర్సు రేషనుకార్డుల దుర్వినియోగపరచకుండాను, మోసాలు జరుగకుండాను జాగ్రత్తవహించాలి. బయటివారు ఈ కార్డులను ఉపయోగించ కుండునట్లు శ్రద్ధవహించాలి. తూకంలో దగాలు ఐక్యతవల్ల అరికట్టాలి. దొంగ మార్కెట్టు విధానం జరుగుతుంటే పట్టుకుని బుద్ధిచెప్పాలి. ఈవిధంగా వర్కర్సును ఈ డిపోలను చక్కగా వినియోగించుకునేటు చేసి సంఘీభావాన్ని పెం

పొందించి, ఇప్పుడు ప్రభుత్వం శాంక్షను చేసిన 1½ కోట్ల రూపాయలు డిపోల స్థాపనకు చాలదనీ, ఈడబ్బునుకూడ తొందరగా ఆ యా ప్రాంతాలలో డిపోలు తెరచుటనిమిత్తం వెంటనే వినియోగించాలని 8 లక్షల రైల్వే కార్మికులు ఆందోళన చేయాలి.

మొబైల్ వాన్లు (Mobile vans) చౌకడిపోలు లేనిచోట్ల ఈ రేషన్ బండ్లు ఏగుడ్సుబండికో తగిలించి పంపబడుతున్నాయి. లేక స్పెషలుగానే నడపబడవచ్చునుకూడ. ఆందోళన అభివృద్ధైనకొలది వీటిని హెచ్చిస్తూ వచ్చారు. ఐనా వీటిలో ఇంకా అనేకలోపాలు జరుగుతూనేఉన్నాయి. సరుకులు రేషన్ కార్డులలో వ్రాసినవిధంగా ఒకేసారి ఇస్తారు.

మనదృక్పథం:- 1. జీతాలిచ్చిన 10 దినాల్లో ఇవిరావాలి. 2. ఎప్పుడొచ్చేది ముందురోజున తెలియచేయాలి. పె స్పెషలులాగా ముందుగా తెలిస్తే వర్కర్సు స్టేషనుసమీపంలో పనిచేస్తూ వస్తువుల తీసికోగల్గుతారు.

3. అన్నివస్తువులను సరిపోవునంతగా స్టాకుచేసుకొని రావాలి.
4. సరుకున్నంతవరకు చిన్నపెద్ద బేధంలేకుండా ఇవ్వాలి.
5. సరుకులన్నీ అందరకూఇచ్చి బండికదలిపోవాలి.
6. కట్టెలు, కిరసనాయిలు మొ॥ వన్నీ చౌకడిపోల మాదిరిగా సప్లయి చేయాలి.
7. యూనియన్ ప్రతినిధిని బండిలోప్రయాణం చేయనివ్వాలి.

ఇంతవరకు ఏనెలాఖరునో వస్తుంటాయి. ఇవి ఎప్పుడొచ్చేది తెలీదు. వచ్చినా అందరూ అందుకునేంతవరకైనా నిల్వఉండవు. కొన్ని సరకులు అసలు అందవు. కొన్ని సగభాగములే ఇవ్వబడుతుంటాయి. దగాలుగూడ జరుగుతుంటాయి. అందువల్ల వర్కర్సును ఈలోపాల నరికట్టుకునేందుకు సమీకరించాలి. వాన్ మేనేజరు ఏదైనా లోపంచేస్తే ఐకమత్యంతో ఎదుర్కోవాలి. ఫుడ్ కంట్రోలరుకు ఈ విషయాలు తెలియచేస్తుండాలి. వీటిని అరికట్టాలంటే వర్కర్సు ప్రేమను మూరగొన్న ప్రతినిధులే వాటిలో ప్రయాణం చేయాలిగాని ఏ టిక్కెట్టు కలెక్టర్లో ప్రయాణంచేస్తుంటే లోపాలేమీ తగ్గడం లేదు.

కరువుభత్యం:- (Dearness allowance) నేడు ఇవ్వబడుతున్న కరువుభత్యానికి పూర్వచరిత్ర ఎంతోఉంది. తా మాక్రమించిన స్థానం

బట్టీగాక రైల్వే కార్మిక సంఘాలను చాలచోట్లరిక గ్నైజ్ చేయడంవల్ల, వీరు ఏనాటినుండో నిర్మాణయుక్తంగా యూనియన్లద్వారా ఆందోళనచేయడం వల్లనూ ఈమాత్రమైనా శాంక్షను చేయించుకున్నారు.

యుద్ధం మొదలెట్టగానే 1939 సెప్టెంబరునుండి వివిధవస్తువులధరలు విపరీతంగా పెరుగుకూవచ్చాయి. ఈధరలు ప్రజలకందుబాటులో లేకుండా పోతున్నాయి. అందువల్ల ధరలపెరుగుదలను బట్టి రైల్వేకార్మికులకు కరువు భత్యమివ్వాలని అఖిలభారత రైల్వేపనివారల సమ్మేళనం (A I R F) రైల్వే బోర్డుమీద ఒత్తిడితెచ్చింది. పనివారు దేశమంతటా తీవ్ర ఆందోళనచేశారు. తత్ఫలితంగా ఈ తగాదాను మధ్యవర్తులుగావిచారించి తీర్పువలసిందని ప్రభుత్వం రావుకమిటీని, కార్మిక తగాదాచట్టం రివకెక్షను ప్రకారం నియమించింది. వీరు ఏపరిస్థితుల్లో, ఏప్రదేశాలకు ఎలవెన్సు ఇవ్వాలో, జీవితప్రమాణం పెరిగినా తగ్గినా ఎలవెన్సుఎలా ఇవ్వాలో విచారణచేయవలసివచ్చింది. ఈకమిటీ ప్రభుత్వంచే ఏర్పరచబడినా విచారణను నిష్పక్షపాతంగాచేసి తనరిపోర్టును జనవరి 41 సం|| న అందజేసింది. దానిప్రకారం

1. సెప్టెంబరు '40 నుండి తక్కువజీతగాండ్రకు 3/రు ఇవ్వాలని

2. ప్రతి 5 పాయింట్ల పెరుగుదలకు 1-8-0 చొ|| ఎక్కువ చేయాలని

3. జోనల్ పద్ధతి అమలుపఱచినా కంపెన్సేషనుమాత్రం జోనల్ పద్ధతికి సంబంధంలేకుండా కరువుభత్యమివ్వాలని సిఫారసుచేసింది. కాని రైల్వేబోర్డు వీటిని నిరాకరించింది. వినా మార్చి '41 లో ఎ; బి జోన్లక్రింద 38 స్టేషన్లకు, మిగతావానికి 'సి' జోనుక్రింద 2/రు ఇస్తామని ప్రకటించారు. ఎడతెగని ఆందోళనవల్ల ఎలాగైతేనేమి ఈక్రిందిపట్టీప్రకారం కరువుభత్యమిస్తూ వచ్చారు. రావుకమిటీ నిర్ణయాలనెలా త్రోసి రాజన్నారో దీన్నిబట్టి గ్రహించగల్గుతాం.

తేదీ	జీవితప్రమాణం	జనాభా	జీతం	క్లాసు	కరువుభత్యం.
సెప్టెంబరు '40	112	—		ఎ	రు 3- 0-0
				బి	2- 8-0
				సి	2- 0-0
నవంబరు '41	126	—		ఎ	4-18 0
				బి	3- 2-0
				సి	3- 0-0
జూన్ '42	152	2½ లక్షలు	120/-	ఎ	10- 8-0
		50 వేలు	90/-	బి	8-12-0
		50 వేలదిగువ	60/-	సి	7- 0-0
ఫిబ్రవరి '43	205	2½ లక్షలు	—	ఎ	16- 0-0
		2½ ల దిగువ	—	ఎ1	14- 0-0
		50వేల పైన	—	బి	11- 0-0
		50వేల దిగువ	—	సి	8- 0-0
మార్చి '44	235	కలకత్తా బొంబాయి కాన్పూరు	250/-	ఎ	16- 0-0
		2½ లక్షలు	200/-	ఎ1	14- 0-0
		50 వేలు	175/-	బి	11- 0-0
		50వేల దిగువ	150/-	సి	9- 0-0

ఈ పెరుగుదల ధరల పెరుగుదలకు సరిపోదని విశదమవుతోంది. మిలిటరీలో చేరిన వారికి ఈ పెంపు వర్తించదు. జోనల్ పద్ధతి రద్దుచేయాలనే కార్మికుల కోర్కెను త్రోసిపుచ్చారు. అందువల్ల కలకత్తాలో డిశంబరు ,42న సమావేశమైన అ. భా. రై. ప. సమ్మేళనం ఈ క్రిందికోర్కెలను నేరవేర్చవలసిందిగా రైల్వేబోర్డును కోరుతూ తీర్మానించారు.

1. 250/రు. లోపు జీతగాండ్రకు 30 రు. చొ॥ కరువుభత్య మివ్వాలి.
2. ప్రతి 5 రు పాయింట్ల పెరుగుదలకు 1½ రు. చొ॥ ఎక్కువ చేయాలి.

3. 100 మంది పనివారలున్న చోట చౌకడిపోలు తెరవాలి. ఇతర ప్రాంతాలకు మొబైల్‌వాన్లు ద్వారా సరుకులు సరఫరా చేయాలి.

4. జోనల్ పద్ధతి రద్దుచేయాలి.

5. కాషుయల్ లేబరుకు గూడ కరువుభత్యమివ్వాలని తీర్మానించింది.

వీనికి రైల్వేబోర్డు, ఫైనాన్సు డిపార్టుమెంటు ఏస్కూపగా కరెన్సి నిచ్చుటకు అంగీకరించలేదనీ, చౌకడిపోలు పెట్టబడవని, చెప్పింది. ఈ తగాదాను పరిష్కరించుటకు 81ఎ డిఫెన్సురూలును బట్టి ఎడ్జుడికేటర్‌ను నియమించాలని ప్రభుత్వాన్ని కోరగా నిరాకరించింది. ప్రతిసారి రైల్వేబోర్డుతో జరిగే సంభాషణలలో ఈ విషయమై హెచ్చరింప బడుతోంది.

రైల్వే కార్మికుల్లో కలకత్తాలో తమ ఫెడరేషను ప్యాసుచేసిన తీర్మానాలు న్యాయమైనవని, వాటి విజయం కొరకు ఐక్యతను, బలమైన సంఘటిత శక్తిని నిర్మించాలనీ, ప్రచారంచేసి నూతన చైతన్యాన్ని తేవాలి. వస్తురూపేణా నైతేనేమి, డబ్బురూపంగానైతేనేమి కార్మికులు 40/రు కరువు భత్యమివ్వాలని కోరాలి. కమ్యూనిస్టుల పలుకుబడి గలయూనియన్లే ఈ కోర్కెలమీద వర్కర్సును సమీకరించగలుతున్నాయి. ప్రభుత్వం రైల్వేలను స్వాధీనపరచుకొనుటవల్ల ఒకే యూనిఫారమ్ పాలిసీ అనుసరించుతుంది. వర్కర్సును గూడ 8 లక్షలమంది సంఘటితఉద్యమాన్ని ఆందోళనాన్ని లేవదీయుటకు వీలుంది. కార్మికుల్లో బలమైన సమీకరణ, ప్రజల సహకారం ఉంటే వారికోర్కెలు ఈడేర గలవు.

మిలిటరీయూనిట్లు:- (Military Units) సముద్రతీరమునకు దగ్గరనున్న, అవసరమైన రైల్వేలలో ఈస్కీమును అమలుపరచారు. శత్రుదాడుల సమయమందు, ఆక్రమణ ప్రమాదాలున్నచోట రైల్వేవర్కర్సు భీతిగొని పారిపోకుండా తమ విద్యుక్తధర్మమైన రైళ్లను నడుపుటలో శ్రద్ధవహించుటకు, మిలిటరీశిక్షణ, ఇతరయుద్ధరంగపు పోరాటపద్ధతులను తర్ఫీదునిచ్చి ధైర్యంగొల్పు నిమిత్తం ఈస్కీమును అమలుపరచారు.

మొదట్లో విరివిగా విచక్షణలేకుండా చేర్చుకున్నారు. తర్వాత ఆపివేశారు. ఐనాఖాళీలు అనేకం పడుతున్నాయిగాబట్టి తిరిగి కొద్దికొద్దిగా

యం యస్ యం రైల్వేలో జనరల్ మేనేజరు దీన్ని ప్రవేశపెట్టా నిర్బంధమేమీ లేదనీ, ఇష్టమైనవారే ఈ యం యస్ యం డిఫెన్సు ఆఫ్ ఇండియా (D of I) మిలిటరీయూనిట్లలో చేరవలసిందని, ఇతరప్రాంతాలకు పంపనవసరంలేదనీ, యూనియన్ కార్యక్రమానికి ఎట్టి ఆటంకములు కల్గింపబడవని తెలియజేశాడు. 18-5-42 న E 2952 సర్క్యులర్ ప్రకారం ఇష్టమున్నవారు చేరవలసిందిగా కోరాడు. మొదట్లో వర్కర్సు చాలామంది భయపడి చేరనిరాకరించారు. కాని కార్మికవర్గపార్టీయైన కమ్యూనిస్టుపార్టీ వీరిలో దేశంమనది, మనలను మనమే రక్షించుకోవాలి అని ప్రబోధించింది. యూనియన్ వర్కర్సులో ప్రచారంగావించింది. చాలమంది ఈస్కీములో చేరారు. అపుడే అధికారులు యూనియన్ కార్యకలాపాలకు అడ్డంకులు పెట్టకుండునట్లు ఒత్తిడిచేయగలారు. రైల్వేకార్మికులు దేశరక్షణపాత్రలో ప్రధానపాత్రను వహించుటవల్ల వీరికి మిలిటరీశిక్షణ అవసరం. కాని పార్టీ బలహీనంగానుండుటచే వీరిలో ఈభావాలనునాటి వారి రాజకీయచైతన్య మభివృద్ధిచేయలేకపోయాం. దేశభక్తితో కాకుండా క్రమేపీ డబ్బుకోసం చేరుతున్నట్లుగా తయారయ్యారు. ఈలోపాలను గ్రహించి మిలిటరీ అధికారులు మిలిటరీలోచేరిన రైల్వేపనివారు ఊరేగింపులలోనూ, రాజకీయచర్చలలోనూ పాల్గొనరాదని నిషేధించింది. కాని వర్కర్సు దీన్ని అరికట్టలేకపోయారు. వీరిలో మాతృదేశంకోసం పోరాడాలి, తమబిడ్డలు, తమఆస్థులు, తమహక్కుల రక్షణార్థమై శత్రువునెదుర్కోవాలనే దేశభక్తి నరనరాన లేకపోబట్టే నిషేధపుటుత్తరువును కాదనలేక పోయారు.

ఈస్కీము వచ్చినఫలితంగా ‚42 సం॥ లో 5, 6 నెలల్లో తెల్లఫారాల మీద 7, 8 నెలల్లో ఆకుపచ్చఫారాలమీద ఎగ్రిమెంటుబాండులు పూర్తి చేసి ఇచ్చారు. ఇందువల్ల మిలిటరీదుస్తు ఉచితంగానూ, పేబుక్ మొదలైన మిలిటరీశిక్షణల నమలుపరచారు. జీతం రేషనుఅలవెన్సు 15-0-0. కంపెన్సేటరీ అలవెన్సు రూపాయకు 0-4-0 చొ॥ (ఇది జీతంమీదవర్తిస్తుంది) ఎక్కువగానిచ్చారు. కాని ఇందులోనూ జాతివిచక్షణ, మరికొన్నిమార్పులు చేశారు. కాంబెటెంట్సు, నాన్ కాంబెటెంట్సు అని విభజించారు. అంటే యుద్ధ అవసరాలకు ముఖ్యులు, కానివారని. నాన్ కాంబెటంట్సు కాల్ బాయ్స్, స్వీపర్లు. వీరికి రేషను అలవెన్సు 7-8-0 మాత్రమే.

చేస్తున్నంటున్నారు. యుద్ధము జరిగేంతవరకేగాబట్టి ఈక్రమ శాశ్వతికం. అందువల్ల మనం వర్కర్సులో వారి దేశభక్తియుత కర్తవ్యమైన సేవలను బాగా నడపటమునేది, వారి సంఘటితశక్తికి, యూనియన్ కార్యకలాపాలకు అడ్డంకిగా నుండే చర్యలను రద్దుపరచాలని ప్రచారం చెయ్యాలి.

మహజర్లు:— చిరునామాలు:—

ఇంజనీరింగ్:— పి. డబ్ల్యు. ఇన్‌స్పెక్టరుకు సస్పెండు చేయాటానికి, అనవసర నాగాలు వేయటానికి, జీతంలో కోతలను చేయటానికి ఎట్టి హక్కు లేదు. కాని వానిని ఉపయోగిస్తుంటారు. వర్కర్సులో చైతన్యం లేకుంటేను ఐకమత్య బలం లేనందున అటువంటివి చేయగలుగుతారు. వాటికి వారు డి.ఇ.కి. రికమెండు చేయొచ్చు. మీనియల్సు ఐతే అతను శిక్షింపవచ్చు. ఒక అక్రమం జరిగినపుడు లేక ఏదైనా తెలుపుకోవాలంటే అర్జీలు ఏ డిపార్టుమెంటులోనైనా సరే ప్రాపర్ ఛానల్ ద్వారా పంపుకో వలసిందే. ప్రత్యేక, ముఖ్యమైన కారణముంటే గాని నేరుగా పంపుటనే అధికారముండదు. లేకపోతే అడ్వాన్సు కాపీ అని ఒకటి ముందుగా పోస్టులో పంపి మిగతాని ప్రాపర్ ఛానల్ ద్వారా పంపాలి. ప్రాపర్ ఛానల్ అంటే తమపైనున్న అధికారి ద్వారా పోవటమన్నమాట. ఆయా విషయాలను ఆ అధికారి చూచి పై అధికారికి రికమెండ్ చేస్తే వీలునుబట్టి తీర్చబడుతుంది. అంటే గ్యాంగు మన్ అప్లికేషను పి. డబ్ల్యు. ఐ. ద్వారా ఎ. ఇకి, అతనిద్వారా డి. ఇకి పోతుందన్నమాట.

మొదటి అప్లికేషనుకు సమాధానం లేకపోతే తిరిగి 15 రోజుల్లో రిమైండర్ ఇవ్వాలి. దీనికి జవాబు లేనట్లైతే మరో రిమైండర్ (తిరిగి వ్రాయటం) ఇచ్చి సమాధానం చూచుకుని డి. ఇకి నేరుగా వ్రాయవచ్చు. అన్నిడిపార్టుమెంటులకు ఇదే పద్ధతి. ఇలాగే ఛీఫ్ ఇంజనీరుకు కూడ. సమిష్టి మహజరైతే మొదటి సారిగనే అడ్వాన్సు కాపీ జిల్లా అధికారికి పంపవచ్చు. ఈ పద్ధతిలో పంపకపోతే T20 (టిట్వంటి) ఇస్తారు. ఆఫీసర్లలో లోపాలుంటే పైదాకా పోనివ్వకుండా క్రిందనే బుట్టదాఖిలా చేస్తారు. సరైన కారణముంటే (బలమైన) నేరుగా మహజరు పంపవచ్చు ఎప్పుడూ ఒక కాపీ వర్కరువద్ద నుంటుంది. ఈ డిపార్టుమెంటుకు రెండు కాపీలైతేచాలు. బ్రాకెట్లలోనున్న పట్టణాల పేర్లకుబదులుగా ఆ యా ప్రాంత స్టేషన్లు వాడుకోవాలి.

Chief Engineer M. &. S. M, Ry Park Town Madras. Thro' Proper channel	District Engineer M & SM RY, (Bezwada (జిల్లా పేరు) Thro' P. W. I/(TEL)&A.E

పవర్:-జిల్లా అధికారినుండి సమాధానంలేకపోతే సి. ఓ. పి. యస్‌కు వ్రాసుకోవాలి. మూడు కాపీలు వ్రాసి ఇవ్వాలి. T.X.R. ద్వారానైతే 4 కాపీలివ్వాలి. ఒకదానిమీద సంతకం తీసికోవాలి.

Chief Operating Superintendent M. & S. M. Ry Park Town Madras Thro Proper channel	District Transportation Superintendent (Power) M. & S. M. Ry (Guntakal) Thro'(TXR) or L. F (DKD)

ట్రాఫిక్:-సబ్‌స్టిట్యూట్స్ టి. ఐ. అధీనంక్రింద కాబట్టి అతని ద్వారా డి. టి యస్. టి కి పంపాలి. జిల్లా అధికారులనుండి సమాధానం లేకపోతే సి. ఓ. పి. యస్‌కు ఏజెంటుకు వ్రాసుకోనచ్చు. వీరికి 2 కాపీలైతే చాలు.

District Transportation Superintendent
M. & S. M. Ry (Traffic)
(Guntakal)
Thro' S. M. or (T. I) (స్టేషను పేరు)

జనరల్ మేనేజరుకు పంపవలసిన సమిష్టి వ్రాతా మహాజర్లు

General Manager
M. & S. M. Ry
Park Town
Madras
Thro' Proper channel

సిగ్నలింగ్:-District Signal Engineer
M. & S. M. Ry
(Madras)
The Signal Inspector (RJY)

ఎలిక్ట్రికల్:-District Electrical Engineer
M. & S. M. Ry
(Madras)
Thro' Electrician (BZA)

కమెర్షియల్:-క్లెయిమ్సుకు సంబంధించినవి, లాస్ అండ్ వార్ఫేజీకు సంబంధించిన విషయాలు.

Chief Commercial Manager.
M & S M Ry.
Park Town
Madras
Thro' D. T. S. (T) or (P)

చౌకడిపోలు:-చౌకడిపోలు, మొబైల్ వాన్లకు, ఆహారపదార్థాలకు సంబంధించిన విషయాలు.

Food Controller M & S M Ry, Park Town; Madras.

వర్కుషాపు:-షెడ్లకు సంబంధించినవి, వర్కుషాపులువగైరాలు

Chief Mechanical Engineer M. & S.M. Ry PERAMBUR

మెడికల్:-మెడికల్ అన్ ఫిట్ ఐనవారు తిరిగి పరీక్షకు పోవాలంటే ముందు తమ జిల్లా అధికారులకు వ్రాసుకోవాలి. శానిటరీ డిపార్టుమెంటువారు మెడికల్ ఆఫీసరుకు వ్రాయాలి.

District Medical Officer M. & S. M, Ry (Bezwada)	Chief Medical Officer M. & S. M. Ry Park Town Madras

ఫ్యాక్టరీచట్టం:-పని గంటలప్రకారం చేయించక ఎక్కువగంటలు చేయించినా, అట్టివి సంబంధించిన హక్కుల రాబట్టుకోవటానికి, ఈ దిగువ వారికి వ్రాసుకోవాలి.

Inspector of Ry labour (Waltair)	Factory Inspector (Guntur)

కంపెన్సేషన్:-దెబ్బలు తగిలినా, చనిపోయినా డబ్బుకొరకు

Labour Commissioner
Workmen Compensation
Chepauk, Madras.

సెటిల్మెంటులు:-అంటే ప్రావిడెంటుఫండు, గ్రాట్యుటీ, జీతం వగైరాలు రాకపోతే జిల్లా అధికారికి తెలుపుకోవాలి. లేక నేరుగా వీరికి వ్రాయాలి.

General Manager M. & S. M. Ry	or	Financial Adviser & Chief Audit Officer

P. T; M. A. S. M. & S. M. Ry
Park Town Madras

స్టాఫ్ బెనిఫిట్ ఫండు:-

Chairman
Staff Benefit Fund
M & S M Ry
Adams Park MAS.

యం. ఆర్. బి. ఫండు:-

Secretary
M. & S. M. Ry. Employees Urban Bank Ltd.
Park Town Madras.

మిలిటరీ:-మిలిటరీలో చేరదలచినా, మిలిటరీ డబ్బు రాకపోయినా

Officer Commanding Head Quarters.
Administrative Group D of I
Military Units
M. & S. M. Ry PERAMBUR.
Thro' Proper Channel or (Advance copy)

యూనియన్:-

General Secretary M. & S. M. Ry Employees Union Unity House Perambur Madras.	Branch Secretary M.&S.M. Ry Employees Union (Bittragunta) పేరు

మహాజర్లు వ్రాయడంలో గుర్తించుకోవాలసినవి స్పష్టంగా (1) ప్రాపర్ ఛానల్ (2) కాపీవర్కరువద్ద నుంచుకోవడం. (3) ఆఫీసరువద్ద సంతకం తీసికోవటం. మహాజర్ల విషయంలో ప్రాపర్ ఛానల్ ఉద్యోగంలో నున్న వారికే. ఉద్యోగంకోసం పెట్టేవాడు, రిటైర్ అయినవారు నేరుగా వ్రాయవచ్చు. ఉద్యోగంలో నుండగా ఎంతకాలానికి సమాధానం రాకపోతే, స్వయంగా ఇబ్బంది తెల్పుకోవాలన్నా తమపై అధికారినుండి ఫలానా విషయం మీద జిల్లాఅధికారితో మాట్లాడాలి కాబట్టి పర్మిషనివ్వాలని, అతని సంతకం తీసికొని జిల్లాఅధికారితో మాట్లాడవచ్చు. పర్మిషన్ లేకుండా జిల్లాఅధికారితో మాట్లాడరాదు అలాచేస్తే సామాన్యంగా నిరాకరించటమో, T 20 ఇవ్వటమో జరుగుతుంది.

T 20:-(టి. ట్వెంటి) పనివాడుచేసే పొరపాట్లకు సమాధాన మివ్వవలసిందిగా దీనిద్వారా కోరబడుతుంది. రైల్వే వ్యవహారాలు అనేక గుర్తుల ద్వారా జరుగుతాయి. G 22 అని వ్యాసుకీపు ఫారాలనంటారు. ఆ గుర్తుల్లో T 20 అనేది ఒకటి. దీనిమీద ఒక వైపున చేసిన తప్పును వివరిస్తూ ఆ డిపార్టుమెంటు అధికారి సంతకంతో నుంటుంది. దీనికి 5 రోజుల లోపున వ్రాసి ఇవ్వాలి. సమాధానం సరిగానుంటే ఫైలు చేస్తారు. లేకపోతే తన అభిప్రాయంవ్రాసి పై అధికారికి పంపుతారు. దానిమీద అతను విచారించి శిక్ష చెప్తాడు. తన పై అధికారి లోపం వర్కరు అందులో ఉదాహరించినా దాన్ని జిల్లాఅధికారికిపంపరు. పనిలోలోపమున్నపుడు ఇలాసర్వీసులో నోటుచేస్తారు. Admonished; Reprimanded; Caution; Warning Entry; Reduction; చివరకు సర్వీసు అంతా గంగలో కలిపి క్రొత్త అగ్రిమెంటు తీసికుంటారు తక్కువ జీతాన్నిచ్చి. అందుచేత T 20 వ్రాసేపుడు కొంచెం శ్రద్ధవహించాలి. ఆ సందర్భంలోని విషయమంతా పూర్తిగా వర్కరునుండి తెలిసికోవాలి. అసలు జరిగినదేమిటో యదార్థం తెలిసికొని, అతని యందు ఎట్టినేరం ఆరోపించబడకుండా వ్రాయాలి. దాని కాపీ వర్కరువద్ద నుంచాలి. అపీలుచేసికోవటానికి వీలుంటుంది కాపీ ఉంటే. ఇలా T 20 ఇచ్చేపుడు వర్కరు యొక్క సంతకం తీసికుంటారు. వర్కర్సు యొక్క ఆందోళన ఫలితంగా రిడక్షన్లు, జరిమానాలు, ఇంక్రిమెంట్లు ఆపుచేయటం ఇపుడు తగ్గాయి. నెల నోటీసుతో ఎప్పుడైనాసరే సర్వీసు అక్కరలేదని తెలియచేస్తారు. అందుచేత వర్కర్సు T 20 రాకుండా జాగ్రత్తగా తమ బాధ్యతలు నెరవేర్చాలి. మూడు వార్నింగులువస్తే ఉద్యోగంలోనుండి తీసేస్తారు.

చార్జిషీటు (Charge Sheet) ఇదివర్కరుకు రావడమంటే అతను వ్రాసే సమాధానంబట్టి ఉద్యోగం ఉండటమో పోవటమో జరుగుతుంది. పెద్ద తప్పుచేశాడని తోస్తేగాని ఇవ్వరు. దొంగతనం, ఆఫీసర్ల కొట్టటం, హక్కులేనిదే బండ్లునడపటం వగైరాలకు చార్జిషీటిస్తారు. 10 సం|| సర్వీసు మించిఉంటే ఛీఫ్ ఇంజనీరుగాని, సి. ఒ. పి. యస్ గాని ఇవ్వాలి. జిల్లా అధికార్లు రికమెండు చేయటం వరకేపని. మినియల్సు 10 సం లోపు సర్వీసు గలవారైతే జిల్లాఅధికార్లు దీన్ని జారీచేస్తారు. విషయమంతా అర్థంచేసికొని

మరీ వ్రాయాలి.

స్టాఫ్ కమిటీలు:-(Staff Committees) ఎప్పుడైతే యూనియన్ బలపడుతూవచ్చిందో, ఈ వర్కర్సులోని చైతన్యాన్ని అరికట్టే నిమిత్తం అధికారులు వీటినిస్థాపించారు. 1929లోయూనియన్‌ను బలహీనపరచు నిమిత్తం వీనిని లేవదీశారు. వర్కర్సులో ఈ కమిటీలద్వారా ఇబ్బందులు పోతాయనే నమ్మకం కల్గించుటకు అధికారులు ప్రయత్నిస్తుంటారు. నేటికీ యూనియన్ స్థాపించే కమిటీలకు వ్యతిరేకంగా ప్రభుత్వం తమకమిటీల స్థాపిస్తూంది. వీనికి కొన్ని సౌకర్యాలు కల్గించి ఆకర్షింప జూస్తుంటుంది. రాజకీయ చైతన్యంలేని కార్మికులు ఈ వలలో పడుతున్నారు. ఈ స్టాఫ్ కమిటీలకు డిపార్టుమెంటల్ వారీగా ఎన్నికలు జరుగుతాయి. మినిస్టీరియల్సుకు సబార్డినేట్లకు వేరువేరు ఎన్నికలుంటాయి. ఏరోజున ఎవరు ఓట్లకొరకు వచ్చేది, ఎవరెవరు దేనికి నిలబడింది ముందుగానే తెలియజేస్తారు. ఆరోజున బండిలో ఎన్నికోద్యోగి వచ్చినపుడు ఓటు, పెట్టెలలో వేస్తారు. ఇలా ఎన్నుకోబడిన జిల్లామెంబర్లు సెంట్రల్ కమిటీని ఎన్నుకుంటారు. జిల్లాకమిటీకి అధ్యక్షుడు జిల్లా అధికారి (డి టి యస్ టి) సెంట్రల్ కమిటీకి సి. ఒ. పి. యస్ అంటే ఏ అధికారియైతే శిక్షలు వేస్తాడో అతనే దీనికి అధ్యక్షుడుగా నుండి సమాధాన మిస్తాడు. అందువల్ల తను చేసినదాన్ని సమర్థించుకుంటారేగాని కేసునేమీ రద్దుచేయరు. ఫైనల్ కమిటీ మీటింగులు జరిగేపుడు అన్ని డిపార్టుమెంటుల బాధ్యులను పిలువనంపుతారు. సహజంగా ఈ కమిటీలలో పెట్టిన తీర్మానాలకు సమాధానాలు, చూస్తానులే అని, సెంట్రల్‌కు వ్రాసుకోవాలని అధికారితో మాట్లాడుతున్నామని, స్వయంగా విచారిస్తాననీ ఉంటాయి. గట్టిగా అడిగేవాడుంటే నోరు కట్టారు. అయినా అధికారితో పోట్లాడగలవాడు వర్కర్సు బలాన్ని వదలి స్టాఫ్‌కమిటీలలోకి ఎందుకు పోవలసివస్తుంది గనుక! యూనియన్ యొక్క ఆందోళన ఏ సమస్యమీదనన్నా తీవ్రంగానున్నపుడు దాన్ని శాంక్షను చేయబోయేముందు స్టాఫ్‌కమిటీలో పెట్టించి శాంక్షను అని వ్రాస్తారు. ఇది తెలియని వర్కర్సులో, ప్రచారం చేయబడుతుంది డంబాలు కొట్టే మెంబర్ల చేత. వీటివల్ల వర్కర్సులో కలహాలు, పార్టీలు పెరుగుతాయి. ఐక్యత చెడుతుంది.

మూడునెలల కొక పర్యాయం జిల్లాలో ఎక్కడనైనా ఈమీటింగులు జరుగుతుంటాయి. వీటిని ప్రిలిమినరీమీటింగు అంటారు. ఫైనల్‌మీటింగు

జిల్లా హెడ్ క్వార్టర్సులోనే జరుగుతుంది. అపుడు చైర్ మన్ అన్నిటికీ సమా
ధాన మిస్తాడు. వీని కాపీలు మెంబర్లకు పంపుతారు. నిర్వహణాంతా చూడ
టానికి సెక్రటరీని నియమిస్తారు. ఈ మీటింగులకు, జిల్లాసభ్యులకు ఇంటర్
క్లాసు ప్యాసు, జీతంబట్టి బేటా, ఉచిత సెలవు ఆ రోజులకు ఇస్తారు. సెం
ట్రల్ కమిటీ సభ్యులైతే 2వ తరగతి ప్యాసు, లేక హోదాబట్టి 1వ తరగతి;
సెలవు, బ్యాటా నిస్తారు.

ప్రమోషన్లకో అవతంటాలుపడేరకం, స్వలాభాపేక్షగలవారు, వర్కర్సు
మీద నాయకత్వం వహించదలచుకునేవారు, యూనియన్ వ్యతిరేకులు, వీటికి
నిలబడతారు. అందువల్లనే వీరుయూనియన్ను బలహీనపరుస్తున్నామనియైనా
తలంపరు. తామడిగిన వాటికి సమాధానంలేనపుడు కార్మికుల ఐకమత్యబలం
వల్ల వాటిని సాధించగలమనే నమ్మకమైనాలేదు వీరికి. వర్కర్సులో స్టాఫ్
కమిటీ సభ్యులు ఇలా ప్రచారం చేస్తారు. స్టాఫ్ కమిటీలద్వారా కష్టాలు
పోగొట్టుకొన ప్రయత్నిద్దామనీ యూనియన్ ప్రచారం చేసికోవద్దునని,
వాటిలో పాల్గొని వాని నిజస్వరూపాన్ని బట్టబయలుచేద్దామని చెప్పే విష
ప్రచారం అరికట్టటానికి యూనియన్, వర్కర్సును ఇబ్బందులమీద సమీక
రించుట ద్వారా కమిటీలను, వీర్ని వర్కర్సునుండి దూరంచేయగలుగుతాం.

1929లో రైల్వేవారు, ఈ కమిటీలను స్థాపించినపుడు వెంటనే
యూనియన్, వీనికి వ్యతిరేకంగా తీర్మానంచేసింది. ఆ తీర్మానం, వర్కర్సు
ప్రయోజనాలను, యూనియన్ను నాశనంచేయుటకు ఇవిఏర్పడ్డాయికాబట్టి వీటిని
రద్దుచేయాలని తెల్పుతుంది. కాని యూనియన్ నేటివరకుగూడా వర్కర్సు
మధ్యగాని, యూనియన్ కమిటీలలోగాని, ఈ విషయాన్ని నచ్చచెప్పి ఆ
తీర్మానాన్ని ఆచరణలో అమలుజరుగునట్లుగా చేయలేకపోవుటవల్ల యూని
యన్లో బాధ్యతాయుత స్థానంలోనున్న కొందరు స్టాఫ్ కమిటీలలో ప్రవే
శిస్తున్నారు. దీన్ని అరికట్టలేకపోతోంది యూనియన్. యూనియన్ బాధ్యులు
వీటిలో పాల్గొనుటవల్ల వర్కర్సులో వీరే వాటికి ప్రాముఖ్యత నిచ్చినవారౌ
తున్నారు. యూనియను ముఖ్యులను స్టాఫ్ కమిటీలలోకి పోనివ్వకుండా
చేయాలంటే, వర్కర్సు యొక్క సమస్య లన్నిటినీ యూనియన్ తీసికొని
రోజువారీ ఆందోళనద్వారా వర్కర్సును సమీకరించునట్లు మనం కృషి
చేయాలి. ఈ సమీకరణ కార్యక్రమాన్ని యూనియను ఎంత తీవ్రంగా చేయ
గలుగుతుందో దాన్నిబట్టి వర్కర్సందరూ యూనియన్కు అండగానుండటం,

యూనియన్‌లోని ముఖ్య సభ్యులు స్టాఫ్ కమిటీ కార్యక్రమాల్ని వదలుకోవటం జరుగుతుంది. అప్పుడే ఈ కమిటీలు జీవచ్ఛవాలలాగ తయారవుతాయి. అందువల్ల కేంద్రసంఘం యూనియన్‌ను వీటివల్ల వచ్చే ప్రమాదాన్ని గుర్తించి వీటిని రద్దుపరచడానికి తగిన ఆందోళనను ఒక నిర్ణీత కార్యక్రమ మిచ్చి బ్రాంచీలను నడుపవలసివుంది.

యం. అండ్ యస్. యం. రైల్వే ఎంప్లాయీస్ యూనియన్ శాఖలు: వాని సరిహద్దులు:- ఈ రైల్వే పనివారల సంఘంలో ఇంతవరకు 12 శాఖలున్నాయి. కేంద్రకార్యాలయం పెరంబూరులో ఉంది. దాదాపు 20 సం॥ నుండి పనిచేస్తున్నది. రిజిష్టరు చేయబడి, 1939లో రికగ్నైజ్ చేయబడింది. ఇంకా ఎక్కువ బ్రాంచీలు తెరవాలనే సంకల్ప ముందిగాని, ఇతరభాషా ప్రాంతాలు కావడంలో ఆంధ్రపార్టీకి వీలుగా వుండా వచ్చింది. మొత్తం రైల్వేవర్కర్సు 54000. అందులో పూర్వం 30 వేలనుండి వరకు సభ్యులుగా నుండేవారు. సమ్మెలపిదప నిర్మాణ లోపాలవల్ల జారిపోయారు క్రమేపీ. ఇప్పుడు సభ్యత్వం 18000 బలమైన పునాదులమీద ఇప్పుడిప్పుడే యూనియన్ నిర్మింపబడుతోంది. కారణం కమ్యూనిస్టుపార్టీయే నని కార్మికవర్గం గుర్తిస్తోంది.

యూనియన్ బ్రాంచీలు:-

నెం	బ్రాంచి పేరు	నుండి	వరకు
1.	పెరంబూర్	వర్కుషాపు	
2.	పెరంబూర్ ఓపెన్ లైను	మద్రాసు సెంట్రల్	సూళ్లూరుపేట
		బేసిన్ బ్రిడ్జి	రాయపురం
		సెంట్రల్	ఆరోక్కోణం
3.	చిట్రగుంట	సూళ్లూరుపేట	ఉలవపాడు
4.	బెజవాడ	ఉలవపాడు	తాడేపల్లిగూడెం
		రేపల్లె	గుంటూరు
		తాడేపల్లి	బందరు
		గుడివాడ	భీమవరం
5.	రాజమండ్రి	తాడేపల్లిగూడెం	వాల్తేరు

		నిడదవోలు	నర్సాపూర్
6.	దొనకొండ	తాడేపల్లి	మాచెర్ల
		గుంటూరు	నంద్యాల
7.	గుంటకల్లు	రాయచూర్	కడప
		[illegible] షెడ్	[illegible]
		హిందూపూర్	గుంతకల్లు
8.	హుబ్లి	వర్క్‌షాపు	
		మార్మగోవ	[illegible]
		గదగ్	[illegible]
		పూనా	హుబ్లి
9.	జాలార్‌పేట	ఆర్కోణం	బెంగుళూరు
10.	ఆర్కోణం	వర్క్‌షాపు	
		ఆర్కోణం	కడప
11.	పాకాల	కాట్పాడి	ధర్మవరం
		పాకాల	[illegible]

12. మద్రాసు న్యూ జనరల్ ఆఫీసు (క్లర్క్సు)

కేంద్ర సంఘపు నిబంధనలు:-(Union Rules) రిజిష్టరు చేయబోయేముందు ఈ నిబంధనలు ఆమోదింపబడ్డాయి. ఇవి [illegible] సంగ్గలో ఆమోదాన్ని పొందాయి. ఈ సంఘంపేరు యం. అండ్ యస్. యం. రైల్వే ఎంప్లాయీస్ యూనియన్. ఆఫీసు పెరంబూరులో ఉంటుంది.

ఉద్దేశాలు :-రైల్వేలో ఉద్యోగము చేస్తున్న కార్మికుల సంఘటితపరచుట 2. సభ్యులుగా చేరినవారి పని గంటలు, సర్వీసు నియమాలు అభివృద్ధిగావించుట 3. న్యాయమైన పని గంటలు, జీతం, రిటైరైనప్పుడు అలవెన్సులు పొందుటకు 4. యజమానులకు కార్మికులకు వచ్చే తగాదాలను శాంతియుతంగా తీర్చేందుకు 5. తగాదాలవల్లగాని, లేక ఉద్యోగంపోయేనా తాత్కాలికసహాయంచేయుట 6. సభ్యుల అభివృద్ధికోసం లెజిస్లేచరుకు నిలబడుట.ఆ ఖర్చులు రాజకీయ ఫండునుండి తీయుట. 7. ప్రయాణం చేసేప్పుడు ప్రజలకు, పనిచేసేప్పుడు వర్కరుకు తగు రక్షణలు కల్పించుట, తగు కంపెన్‌సేషన్, ప్రమాదాలు జరిగినపుడు ఇప్పించుట 8. కార్మిక సంఘాల రాజ

కేయు పారిశ్రామిక విషయాలలో పాల్గొనుట 9. తల్లిదండ్రులు చనిపోతే సభ్యుల పిల్లలకు తగు సహాయం చేయటం. సభ్యులకు లాభకరమైన ఇతరసంస్థలకు చందా లివ్వటం. ఇతర కార్మిక సంఘాలతో సహకార మొనర్చటం. 10. శాశ్వతంగా గాయపడినా, ముసలితనంలో చనిపోయినవారి వారసులకు ధనసహాయం చేయటం 11. యూనియన్ ఆదర్శాలు గల ప్రతి కార్మిక సంఘంతో అమాల్గమేట్ కావటం (కలియటం) 12. ఇటువంటి ఆదర్శాలతో సి. యి. సి నిర్ణయించిన లేక తరచు జరిగే జనరల్ బాడీ మీటింగులలో నిర్ణయాల ప్రకారం ఏ విధానమైనా అవలంబించవచ్చు 13. వర్కర్సు ఇష్టం, అనుమతిమీద సాధ్యమైనంతవరకు అధికారుల సహకారం సానుభూతికోసం ఎప్పుడూ సిద్ధంగా నుండటం. వీనికోటకు పాటుబడుతుంది. యూనియన్ ఈ దిగువ విషయాలమీద స్టాఫ్‌తో సహకారం చేస్తుంది.

1. ప్రజల రాకపోకల నిమిత్తం జాగ్రత్తగా తమ పనిని నిర్వహించటం, ధర్మాల నెరవేర్చటంలోనూ,

2. మంచిప్రవర్తన, క్రమశిక్షణ పాటించటంలోను

3. పై అధికారులతోనేగాక, కమ్యూనిటీ (సంఘం) మొత్తాన్ని దృష్టిలో పెట్టుకొని పనిని నిర్వహించటంలోనూ

4. న్యాయమైన శాంతియుత పద్ధతుల అవలంబిస్తుంది. దౌర్జన్యాన్ని వ్యతిరేకిస్తుంది. జాతి, మత, కమ్యూనిస్టు సిద్ధాంతాలమీద యూనియన్‌ను నడపకుండుటలో సహాయపడుతుంది.

పరిపాలన:—జనరల్ బాడీ సర్వాధికారి. జనరల్ బాడీ అంటే 1. సాంవత్సరిక సాధారణ సమావేశం 2. ఈ సమావేశానికి నిర్ణయింపబడిన తదితర ఏ జనరల్ బాడీ సమావేశమైనా అలా జనరల్ మీటింగ్‌ను సమావేశపరచలేకపోతే సభ్యులందరివద్ద నుండి అట్టి సమస్యమీద ఓట్లు తీసుకోవటం జరుగుతుంది. ఆడిట్ ఐనతర్వాత వీలైనంత త్వరలో సాంవత్సరిక సాధారణ సమావేశం జరుగుతుంది. 15 దినాలు ముందుగా జనరల్ సెక్రటరీ నోటీసులు, పత్రికలద్వారా స్థలం, చర్చనీయాంశాలు తెలియచేయాలి. ఆఫీసు బేరర్లు, అంటే సి.ఇ. సి సభ్యులు, ప్రతి వందమందికి ఒకరుచొ॥ ఎన్నుకోబడిన ప్రతినిధులు, సంవత్సర జనరల్ బాడీ మీటింగుకు సభ్యులైయుంటారు. 15 నెలలకు ఎక్కువకాకుండా 12 నెలలవరకు వారు ప్రతినిధులుగా ఉంటారు.

10% సభ్యుల సంతకాల సాధారంగా గాని ఇతర జనరల్ సమావేశాలన్ని సి. ఇ. సి అవసరమనుకొన్నప్పుడు సమావేశపరచవచ్చు.

బాలటుపద్ధతి:-సి. ఇ. సి. ఓట్లు తీసికోవాలని నిర్ణయించినప్పుడు ఇది తెలియపరచి, సభ్యుల కనుకూలమైన విధంగా, రహస్యంగా నుండున ట్లు పరిస్థితులబట్టినిర్ణయించాలి. ఇటువంటివి రద్దుచెయ్యాలంటే 50% సభ్యులు హాజరై 3/4 మెజారిటీ అనుకూలమై యుండాలి.

యూనియన్ తగాదాలను తీర్చుకొనుటకు గల పద్ధతులన్ని అవలం బించి (Negotiation, Conciliation, Mediation, Arbitration) రైల్వేకు వ్రాతమూలంగా తెలియజేసి విఫలమైతే తప్ప, వర్కర్సు ఇబ్బందుల మీద పనిని (రాయబారాల్ని) వదలుకున్నట్లుగా ప్రకటించరాదు. యూని యన్ అనుజ్ఞ లేనిదే సమ్మెచేస్తే వారికెట్టి సహాయం, సానుభూతి ఉండదు.

వారి ఆర్థిక సౌష్ఠవం, కార్యక్రమంచూచి సి. ఇ. సి. నిర్ణయం ప్రకా రం బ్రాంచీలు ఎక్కువ చేయొచ్చు. బ్రాంచీలు వ్యతిరేక ప్రచారం చేస్తున్న వని తెలిస్తే సి. ఇ. సి. 3/4 మెజారిటీ తీర్మాన మనుసరించి ఆ బ్రాంచీని రద్దుచేయవచ్చు.

సెంట్రల్ ఎగ్జిక్యూటివ్ పరిపాలన:-(సి. ఇ. సి) A కేంద్ర కార్యాలయానికిచెంది, సాధారణ యూనియన్ నిర్వహణ నిమిత్తం జనరల్ బాడీకి లోబడి ఎగ్జిక్యూటివ్ ఉంటుంది. వీరు (1) ప్రెసిడెంటు (2) ఇద్దరి కన్నా ఎక్కువగాని వైస్ప్రెసిడెంట్లు (3) జనరల్ సెక్రటరీ (4) ఇద్దరు సహాయకార్యదర్శులు. (5) కోశాధికారి (6) ప్రతి బ్రాంచికార్యదర్శి (7) 1000 సభ్యులకొకరు చొ॥ ఎన్నుకోబడిన సి. ఇ. సి. మెంబర్లు.

B. వీరికి ఏఆఫీసు బేరరునైనా సస్పెండుచేయుటకు, తొలగించుటకు అధికారమున్నది. కాని ఆ కమిటీ మీటింగ్ ఎజండాలో తెలియచేయాలి. హాజరైన సభ్యులలో 3/4 వంతు అనుమతి నివ్వాలి. అలా సస్పెండుచేయ బడిన సభ్యుడు జనరల్ బాడీకి విన్నవించుకోవచ్చు. జనరల్ బాడీది తుదినిర్ణయ మౌతుంది.

C. సాధారణ హక్కులకు భంగకరంగాకుండా సి. ఇ. సి. యూని యన్ కాన్స్టిట్యూషన్కు వ్యతిరేకంగా మార్పులుచేయటం, నిర్వహింపగల డనే నమ్మకమున్నవారికి బాధ్యత నొప్పగించటం, అతనిని సస్పెండు, డిస్మిస్

లేక ఫైన్ వేయటానికి, బెనిఫిట్ ఫండ్సు, లేక యూనియన్ నిర్వహణకు అవసర మనుకున్న ఏరెగ్యులేషనునైనా చేసి అమలుజరుపుటకు, యూనియన్‌కు ప్రత్యేక సేవచేసినవారికి బైలాయిస్‌కు వ్యతిరేకంగాని తప్ప బహుమానమిచ్చుటకు, సి.ఇ.సి. నిర్వహణబాధ్యత నెవరికైనా అప్పగింపవచ్చుగాని, సి. ఇ.సి. ఆఫీసుబేరర్లు ఎలా ధనాన్ని వ్యయపరచాలో నిర్ణయిస్తారు. యూనియన్ నిబంధనలకు వ్యతిరేకంగా ఏమిచేసినా జరిమానా, పెనాల్టీ వేయవచ్చు. ఎగ్జిక్యూటివ్‌లోని మొత్తం 5 గురు రైల్వేవారు కానివారుండవచ్చును. వీరు సం॥ గాని, సం॥ మహాసభ జరిగేంతవరకుగాని ఉంటారు. మధ్యనువచ్చే ఖాళీలు సి. ఇ. సి. పూర్తిచేస్తుంది.

సభ్యులుగా నుండి 21 సం॥ వయస్సున్నవారే ఆఫీసుబేరర్లుగాను 6, 7 ప్రతినిధులుగాను ఎన్నుకోవచ్చు.

రిప్రజెంటేషన్లు:- రిప్రజెంటేషనులన్నీ జనరల్ బాడీ లేక ఎగ్జిక్యూటివ్ లేక ప్రత్యేక సబ్ కమిటీ కలసి తీర్మానంచేయాలి. ఏ ఒక్కరూ అధికారులతో రిప్రజెంటేషన్లు చేయరాదు. ప్రస్తుతం జనరల్ మేనేజరుకే అన్ని రిప్రజెంటేషన్లు నడపాలి.

మీటింగునకు కోరము:- సి. ఇ. సి. కి కోరం కమిటీలోని 30% సభ్యులుంటే పూర్తియైనట్లే. మొత్తం ఎన్నుకోబడిన సభ్యులనుండి జనరల్ మీటింగునకు 20% హాజరుకావాలి.

యూనియన్ ఫండ్సు: అకౌంట్లు:- ఇండియన్ ట్రేడు ఆక్టు (1926) సెక్షను 15 ననుసరించి జనరల్ ఫండ్సు వసూలుచేయవచ్చు. అదే చట్టం 16 వ సెక్షను ననుసరించి రాజకీయపరిస్థితుల ఖర్చులకు వసూలుచేయవచ్చు. ఈ డబ్బు బాధ్యత సి. ఇ. సి. పై ఉంటుంది. బ్యాంకులోగాని, సేవింగ్సుబ్యాంకులోగాని వేయాలి. ట్రెషరర్, లేక జనరల్ సెక్రటరీ లేక ప్రెసిడెంటు చెక్కుల ద్వారా బ్యాంకునుండి ఆ డబ్బు తీయవచ్చు. ట్రేడు ఆక్టు ప్రకారం పట్టా పొందిన ఆడిటర్ లెక్కలు చూడాలి. 7 దినముల నోటీసుతో సభ్యులుగాని, అధికారుల ప్రతినిధిగాని, ఆఫీసు పనిగంటలలో వివరములన్నీ తనిఖీ చేయవచ్చు. కాని అతడు అలా వ్రాతమూలకంగా తెలియచేయాలి. ప్రతి వత్సరం, క్రిందటి వత్సర జమాఖర్చులు, సభ్యుల పట్టీ, ప్రతి కాటిగరీకి నెదుగా చెల్లించినవారి పేర్లతో అధికార్లకు పంపాలి.

సభ్యత్వ రుసుము:- యూనియన్ నిబంధనలకు లోబడియుండెదనని సంతకంచేసి, వారి యిష్టంమీద యూనియన్ సభ్యులుగా ఏ రైల్వేపనివాడైనా చేరవచ్చు.

1 రు నుండి	30/ రు వరకు జీతం తీస్తుంటే సంవనకు		0-8-0 రు	రుసుం.
31/-	,, 80/-	,,	1-0-0	,,
81/-	,, ఎంతైనా	,,	2-0-0	,,

యూనియన్‌కు బాకీ లేకుండా ఉండి, ఉద్యోగంనుండి విరమించితే యూనియన్ సహాయానికి అర్హుడౌతాడు.

యూనియన్ వత్సరం ఏప్రిల్ 1 నుండి మార్చి 31 వరకు. సంవత్సరం ఐపోయింతర్వాతగూడ రుసుం చెల్లించకపోతే సభ్యత్వాన్ని కోల్పోతాడు.

సి. ఇ. సి. ఏ సభ్యుడినైనా కారణం చెప్పకుండా సభ్యునిగా నిరాకరించవచ్చు. అతను 6 నెలలలోపున జనరల్ బాడీకి తెల్పుకోనవచ్చును.

వ్రాతమూలకంగా 7 రోజుల నోటీసుతో సభ్యుల పట్టి అధికారుల ప్రతినిధి లేక ఏ సభ్యుడైనా ఆఫీసుగంటలలో చూడవచ్చును.

గౌరవసభ్యులు:- ట్రేడ్ యూనియన్ ఆక్టు 22 సెక్షనుప్రకారం సి. ఇ. సి. రైల్వేపనివాడు కాకపోయినా, యూనియన్ అభివృద్ధికోసం పాటుబడేవార్ని గౌరవసభ్యులుగా నియమించవచ్చు. సి. ఇ. సి. మెంబరైతేగాని అతనికి ఏ మీటింగులోనూ ఓటింగుహక్కు ఉండదు.

నియమాల మార్పు:- ¾ మెజారిటీలగ జనరల్ మీటింగులో యూనియన్ రూల్సులో మార్పులు చేయవచ్చు. దీనికొఱకై పిలువబడిన జనరలు మీటింగు ఆదాయవ్యయా లన్నీ సరిచూచి యూనియన్‌ను రద్దుచేయవచ్చు.

ఈ నిబంధనావళి మితవాదనాయకత్వంచేత తయారుచేయబడి యూనియన్‌లో 1940 లో ప్రవేశపెట్టబడ్డది. యూనియన్‌లో అతివాదశక్తులు కమ్యూనిస్టుభావాలతోటి అప్పుడప్పుడే తలయెత్తుతున్నాయి. చాల బాల్యదశలో వున్నాయి. అయినప్పటికీ కమ్యూనిస్టు సిద్ధాంతాలపై నడపబడకూడదనే నియమాన్ని పూర్తిగా వ్యతిరేకించారు. ఈ వ్యతిరేకించినవారు చాల కొద్దిమంది. అతివాదశక్తులు అప్పటి స్థితిలో అతి బలహీనంగా నుండబట్టే యీ రియాక్షనరీ నిబంధనావళి అంగీకరింపబడ్డది. దీని ప్రకారం యూనియన్

ఫంక్షనింగ్ ప్రజాతంత్రసూత్రాల ప్రకారం జరగటానికి ఏమాత్రం అవకాశం లేదు. యూనియన్ కార్మికులయొక్క సంఘటనాశక్తిని పెంపుచేసి హక్కుల కొరకు వారియొక్క ఐక్యతాబలంతో కూడుకొనిన బ్రహ్మాండమైన ఉద్యమాన్ని నడిపే సాధనంగా కాకుండా యజమానులతోటి కార్మికులతరఫున బేరమాడే మధ్యస్థ ఏజన్సీగా నుండి పని చేయటమే నిబంధనావళియొక్క ముఖ్యోద్దేశంగా కానవస్తోంది. కార్మికులు యూనియన్ అనుమతి లేకుండా సమ్మెలుచేస్తే అట్టివారికి యూనియన్ ఏమీ సహాయపడదు. వారితరఫున నిలబడదు. వారి కర్మం వారిదే నని నిబంధనావళిలో నాయకత్వం వహించిన వైఖరి యజమానుల వైఖరితో సరిసమానమే. నిబంధనావళిలోని ఈ సంకుచిత రియాక్షనరీ క్లాజుల నన్నిటిని మార్పించి మొత్తపు నిబంధనావళిని ప్రజాతంత్రపఱచుటకు కమ్యూనిస్టులు, మిగతా అభివృద్ధిశక్తులు కలిసి కృషిచేయవలసి వుంది. ఇందుకు వర్కర్సులో చైతన్య మభివృద్ధిపఱచవలసి వుంది.

బ్రాంచి నిబంధనలు (Branch Rules):-

కమ్యూనిస్టు పార్టీ సభ్యుడు జనరల్ సెక్రటరీగా మొదటిసారిగా ఎన్నుకోబడినతర్వాత 1943 మే లో సమావేశమైన సి. ఇ. సి. ఈ నిబంధనల నామోదించింది.

1. బ్రాంచి జనరల్ బాడీ అంటే రూల్సు ప్రకారం సాధారణసభ్యులచే ఎన్నుకోబడిన ప్రతినిధుల సమూహం. గ్రూపు మీటింగు అంటే బ్రాంచి కమిటీ నిర్ణయించిన ఆయా స్థలాలలోని, ఆఫీసు, వర్క్‌షాపు, డిపార్టుమెంటు ప్రాథమిక సభ్యుల సమావేశాలు.

2. సాధారణనిర్వహణ మంతా బ్రాంచికమిటీ జరుపుతుంది. బ్రాంచి కమిటీలో (1) వైస్ ప్రెసిడెంటు (2) కార్యదర్శి (3) ఇద్దరు సహాయకార్యదర్శులు (4) కోశాధికారి (5) సి. ఇ. సి. సభ్యులు (6) ప్రతి సం॥ ఎన్నుకోబడే కమిటీ సభ్యులు, వైస్ ప్రెసిడెంటు తప్ప మిగతావారందరూ రైల్వేలో ఉద్యోగస్థులై ఉండాలి. యూనియన్ సభ్యులై యుండాలి.

3. బ్రాంచి కమిటీ (బి. ఇ. సి.) బాధ్యతలను నిర్వర్తించుటకు నెల కొకసారిగాని లేక వీలైనన్ని ఎక్కువ సార్లు సమావేశం కావాలి. అత్యవసరమైతే 1 రోజు నోటీసు, లేకపోతే 3 దినాల నోటీసు చాలు. ఎజండా అంతా ఆ నోటీసులోనే తెలియచేయాలి.

4. కోరమునకు బి. ఇ. సి. సభ్యుల్లో $\frac{1}{3}$ వంతు చాలు.

5. నోటీసులో తెలుపని దేనైనా కార్యక్రమాన్ని ఎజెండాలో కలుప వచ్చు.

6. వైస్ ప్రెసిడెంటు, కమిటీ కొనసాగుటకు సాధ్యంకాలేకపోతే సరైన ఎన్నికవిధానంలో ఏ కమిటీసభ్యుడినైనా అధ్యక్షునిగా ఎన్నుకోవచ్చు.

7. కాన్‌స్టిట్యూషనల్ పద్ధతులమీద వచ్చే ప్రశ్నలకు, చైర్‌మన్ రూలింగ్ సభ్యులకు వర్తిస్తుంది. ఈ రూలింగ్ మెజారిటీచే వాగ్వాదకారణ మైతే సి. ఇ. సి. కి తెలియజేయాలి. సమాధానం వచ్చేంతవరకు చైర్‌మన్ రూలింగ్ అమలునందుంటుంది.

8. బ్రాంచి కమిటీ మెంబరు వరుసగా 3 మీటింగులకు రాకపోతే సమాధానమడగాలి. ఈ జవాబు సబబుగా లేకపోతే మరొకరిని అస్థానే ఏర్పాటుచేసుకోవచ్చు.

9. బి. ఇ. సి. నిర్ణయాలు చైర్‌మన్ అంతిమ ప్రకటన సభ్యులు చేతులెత్తినమీదట మెజారిటీబట్టి నిర్ణయింపబడుతుంది. ఏముగ్గురు సభ్యులైనా పోలింగ్ పెట్టమంటే అది నెరవేర్చబడాలి.

10. ఆఫీసుబేరర్లు తమస్టాఫ్‌ను నియమించుటకు, సూపర్‌వైజ్ చేయుటకు, డిస్‌మిస్ చేయుటకు, అనుపాజ్ఞలలో నుంచుటకు హక్కుంది. అభిప్రాయ భేదాలుంటే బి. ఇ. సి నిర్ణయం ఆఖరుదౌతుంది.

11. బ్రాంచి కార్యదర్శి అందరికన్నా ముఖ్యుడు. ఎప్పటికప్పుడు బి. ఇ. సి నిర్ణయాల అమలుపరచాలి. పూర్తికరెస్పాండెన్సు, మినిట్సు, రిజిష్టర్లు, ఇతర అవసరపుస్తకాలు జాగ్రత్తచేయుటం ద్వారా నిర్వహణంతా చూస్తుంటాడు.

12. వీలైనంతవరకు బి. ఇ. సి మీటింగు ఇతర ఆఫీస్ బేరర్ల సలహాననుసరించి సమావేశపరుస్తుండాలి. వారందినాల్లో $\frac{1}{3}$ వంతు సభ్యులకోర్కెమీద ప్రత్యేక సమావేశం జరుపవచ్చు. సెక్రటరీ అలా పిలువకపోతే వైస్ ప్రెసిడెంటుగాని, సహాయకార్యదర్శులుగాని ఆమీటింగు జరుపవచ్చు.

13 సంవత్స' సాధారణ సభ్యుల సభలో కార్యదర్శి పనిరిపోర్టును చదవాలి.

14. ప్రధానకార్యదర్శికి స్టేటుమెంట్లు, రిటర్న్లు పంపుతుండాలి.

15. బ్రాంచిఆఫీసులో సభ్యులపేర్ల రిజిష్టరుండాలి. ఏసభ్యుడైనా

కార్యదర్శికి 3 రోజుల నోటీసుతో ఆఫీసుపని గంటల్లో రిజిష్టరు చూచుటకు అర్హతుంది.

16. బి. ఇ. సి మీటింగులో కార్యదర్శి, అధికార్లతోను, సెంట్రల్ ఆఫీసుతోను జరిగిన ముఖ్యమైన విషయాలను, సర్క్యులర్లను చూపాలి.

(b) రోజువారీ ఖర్చులకు గాక మిగతా వివిధంగా డబ్బును శాంక్షన్ చేయరాదు. బి. ఇ. సి అనుమతి పొందాలి. తనదగ్గర 25/రు అత్యవసర పరిస్థితులకు ఉంచుకోవచ్చును. ఆడబ్బుయొక్క ఖర్చులను బి. ఇ. సి ఆమోదించాలి.

(c) సాధారణ సభ్యుల సమావేశం, మినిట్సు కాపీ, నెలసరి వర్కు రిపోర్టు కేంద్ర ఆఫీసుకు పంపుతుండాలి.

17. సహాయకార్యదర్శులు: ఒకరు కార్యదర్శికి, మరొకరు కోశాధికారికి సహాయపడాలి. బి. ఇ. సి కోర్కె ప్రకారం నిర్ణయాల నమలుపర్చాలి.

18. కోశాధికారి: డబ్బుకంతా బాధ్యుడు. యూనియన్ డబ్బంతా బ్యాంకులో వేయాలి. దీన్ని ఇద్దరు అంటే (1) సెక్రటరీ, కోశాధికారి లేక (2) కోశాధికారి, వైస్ ప్రెసిడెంటు తగు రసీదులతో తనిఖీచేస్తుండాలి.

19. బ్రాంచికార్యదర్శి సర్టిఫైచేసిన వోచర్లబట్టే ధనవ్యయం జరగాలి. ఖర్చులు నిబంధనలబట్టి వ్యయపరచిందీ లేనిదీ చూడవలసిన బాధ్యతుంది. రోజువారీ (కాంటిన్‌జెంట్) ఖర్చులకు 25/రు వరకు దగ్గర ఉంచుకోవచ్చు.

20. బ్రాంచి అకౌంట్లు వ్రాస్తూ ఆదాయ వ్యయాలు, సభ్యులపట్టీ, బి. ఇ. సి కి చూపుతుండాలి.

21. సంవత్సరాంతరం ఆదాయవ్యయపట్టికలు, ఆడిట్‌కు బ్రాంచి సాధారణ సమావేశాలకు చూపుటకు తయారై ఉండాలి. బ్రాంచి కార్యదర్శికి సభ్యత్వపట్టిక తయారుచేయుటలో సహాయుడై ఉండాలి.

22. అకౌంట్లు:- బి. ఇ. సి ప్రత్యేక ఫండులను బోనఫైడ్ అవసరాలకు వసూలుచేయవచ్చు. బి. ఇ. సి ఇటువంటి నిర్ణయాన్ని వెంటనే సెంట్రల్ ఆఫీసుకు తెలియజేస్తూ సకాలంలో ఎకౌంట్లను పంపాలి.

23. బి. ఇ. సి ఆమోదించిన పిదప ఆదాయవ్యయాలను క్రమపద్ధ

తిలో సరైన కారణాల ద్వారా ప్రతినెల 15వ తేదీలోపల సెంట్రల్ ఆఫీసుకు పంపుతుండాలి.

24. ఒక్కొక్క రూపాయి ప్రొవిడెంటు యూనియన్ చందాలో 25% బ్రాంచి ఖర్చులకు ఉంచుకొనవచ్చును. తేక సెంట్రల్ ఆఫీసు అకౌంటులో బ్యాంకులో జమ కట్టాలి.

25. సి. యి. సి. సంబంధం లేకుండా బ్రాంచి సభ్యులుగాని, ఇతరులతోగాని, అప్పులు ఇవ్వటం, పుచ్చుకోవటం, అద్దెలు కొనటం, గిరవు లావాదేవీ లేవీ జరపరాదు.

26. యూనియన్ సభ్యుల కష్టాలు, సబ్ కమిటీ (వైస్ ప్రెసిడెంటు, సెక్రటరీ, అసిస్టెంటు, 3 సభ్యులు) ద్వారా రిప్రజెంటు చేయాలి. దీనికి ముగ్గురున్నా కోరమ్ పూర్తి యవుతుంది.

27. ఎలక్షనులు:- (*a*) ప్రతి 25 మంది లేక కొద్దిగా తక్కువైనా, నిండుగా చెల్లించిన సభ్యులనుండి గ్రూపుమీటింగులలో ఒకొక్కరిని చొ॥ జనరల్ బాడీకి ప్రతినిధుల నెన్నుకోవాలి. 7 రోజులు ముందుగా ఆ ప్రదేశం, కాలం గలిగిన నోటీసుల నంచిపెట్టాలి. (*b*) బి. యి. సి. సభ్యుల సంవత్సర సాధారణ సమావేశంలో 100 కి లేక కొద్దిగా తక్కువైనా ఒకరి చొ॥ ఎన్నుకోవాలి. వర్కుషాపు బ్రాంచీలు (హుబ్లీ, ఆర్కోణం, పెరంబూరు) ప్రతినిధులతోబాటే, గ్రూపు మీటింగులలో బి. యి. సి. సభ్యుల నెన్నుకోవచ్చు. (*c*) సి. యి. సి. సభ్యులు 1000 లేక కొద్దిభాగంలో ఒకరు చొ॥ సాధారణ సభ్యుల సమావేశంలో ఎన్నుకోవాలి (*d*) కేంద్రసమావేశానికి 100 లేక భాగానికి ఒక్కరు చొ॥ గ్రూపుమీటింగులలో లేక జనరల్ బాడీ లలో ఎన్నుకోవాలి.

28. అన్ని ఎన్నికలు అఫీషియలు సం॥ అంటే ఏప్రిల్ 1 నుండి మార్చి 31 పూర్తయింతర్వాత జరుగుతవి.

29. మధ్యగావచ్చే ఖాళీలను బి. యి. సి. ఎన్నుకుంటుంది.

30. అవసరమైనపుడల్లా బి. యి. సి. ఎన్నికల ఏర్పాట్లుచేస్తుంది.

31. బ్రాంచి జనరల్ బాడి 25 మందికి ఒకరు చొ॥ ఎన్నుకోబడిన ప్రతినిధులతో, కమిటీమెంబర్లతో, సి. యి. సి. సభ్యులతో, ఆఫీసు బేరర్లతో కల్గియుంటుంది.

(b) 15 రోజుల ముందుగా బ్రాంచి జనరల్ బాడీ జరుగుతుందని తెలియచేయాలి.

(c) జనరల్ బాడీ సంవత్సరానికొక పర్యాయం సమావేశమౌతుంది. (1) అఫీసు క్రొత్త బి. యి. సి. ని, సి. యి. సి. సభ్యులను.. ఆఫీసు బేరరను ఎన్నుకొనుటకు, (2) ఆదాయ వ్యయాలు సంవత్సర రిపోర్టు తయారు చేసేందుకు (3) తీర్మానాలు చేయుటకు జనరల్ బాడీ సమావేశమౌతుంది.

32. ఆఫీసు బేరర్ల, బి. యి. సి. సభ్యులను తీసివేయుట:- ఒకడు యూనియన్ క్షేమానికి భంగకరంగా తప్పులు చేశాడని తెలిసినప్పుడు, బి. యి. సి. ఆ వ్యక్తి కేసు పనులు చర్చించి, ఆతని తప్పులనుగల చార్జి షీటు నిచ్చి దానికి సమాధానమీయవలెనని కోరాలి. 3/4 మెజారిటీతో వానిని సరియైన సమాధానమీయలేదని సస్పెండు చేయవచ్చు. కాని నెల లోపున బి.యి.సి. జనరల్ బాడీ సమావేశపరచి శాశ్వతంగా ఆఫీసునుండి వెడలగొట్టవచ్చు. బ్రాంచికి, సి. యి. సి. కి రికమెండు చేయుటకు అధికారమంటుందేగాని ఒక మెంబరును ఎక్స్పెల్ (Expel) చేయటానికి ఎటువంటి అధికారం లేదు.

అఖిలభారత రైల్వేపనివారల సమ్మేళనం:-(A. I. R. F.)

దీనికి రెండు సం॥ లకొకపర్యాయం ఎన్నికలు జరుగుతాయి. దీనితో అఫిలియేటు అయిన యూనియన్లు 18 ఉన్నాయి. ఫెడరేషనుయొక్క మొత్తం సభ్యత్వం 1లక్ష 10వేలు. ఒకరైల్వేలోనే ఒకదానికొకటి పోటీగానున్న సంఘాలన్నిటినీ ఫెడరేషనుతో అనుబంధం చేసికోవటం ఆచారంగా ఉంటోంది. రైల్వే కార్మిక ఉద్యమంలో ఐక్యతను పెంపుచేయవలసిన ఫెడరేషను ఒక్కొక్క రైల్వేకు ఒకేయూనియను ఉండునటుల చూడవలసింది. అలాగాక పోటీసంఘాలు ప్రోత్సహించి కార్మికవర్గ ఐక్యతను విచ్ఛిన్నం చేయటంవల్ల ఫెడరేషనే బలహీనపడుతుంది. అనుబంధంచేయబడిన సంఘంలో 500 లోపు సభ్యత్వముంటే 5గురు చొ॥ 1000లోపున 10 మందిచొ॥ వెయ్యిపైన 15మందిచొ॥ ఎన్నుకోబడిన ప్రతినిధులతోటి ఫెడరేషనుయొక్క జనరల్ కౌన్సిలు ఏర్పాటౌతుంది. ఫెడరేషనుతరఫున వివిధరైల్వే యూనియనుల ప్రతినిధులకు, రైల్వేబోర్డుకు, కార్మికులహక్కుల విషయమై ఆరునెలలకొకసారి సమావేశాలు జరుగుతుంటాయి. ఈ సమావేశాలప్పుడే ఫెడరేషను

జనరల్ కౌన్సిలు సమావేశాలుకూడ జరుగుతుంటవి. వేలకొలది కార్మికులను అందగాగల్గినప్పటికి, ఫెడరేషను కార్మికులకోర్కెలమీద లక్షలమంది కార్మికుల, సంఘటితశక్తివంతంగా నిర్మించబడక బోర్డుతో అప్పుడప్పుడు కలిసికొని, కార్మికులకోర్కెలమీద బేరమాడే పద్ధతిగానే నడుస్తోంది. రాయిస్టు, మెహతావర్గీయులా ప్రభుత్వంపట్ల గులాములు తమ నాయకత్వమును నిలపడము కొనవలెననే దురాశవల్ల, చేష్టలవల్ల ఫెడరేషనుకు ఈ దుర్గతిపట్టింది.

నాయకత్వం పడిపోయేదశలో బలీయమైన 8 సంఘాలను ఫెడరేషను నుండి రద్దుచేయటం, బి. బి. సి. ఐ; బి. అండ్ ఎ రైల్వేయూనియనుల చేర్చు కోక లక్షమంది కార్మికుల సంఘటితశక్తిని కాలదన్నింది. మనం నేడు అను బంధింపబడియున్న సంఘాలలో ప్రచారమొనర్చి, కార్మికులలో ఇంకా బల మైన ఉద్యమాన్ని నిర్మించి, ఫెడరేషను, ప్రజాస్వామ్య సూత్రాలమీద నడచు నట్లు చూడాలి. అనుబంధం రద్దుచేయబడిన యస్. ఐ. ఆర్; జి. ఐ. పి; యన్. డబ్లు. ఆర్ యూనియన్లు తిరిగి కలుపుకోవాలని, బి. బి. సి. ఐ; బి అండ్ ఎ యూనియన్లు అఫిలియేటు చేసుకోవాలని ఆందోళనపఱచి తగినవత్తిడిని నాయకత్వంమీద కల్గించాలి.

ఈ క్రిందిపట్టీలో యూనియన్లలో పనిచేసే అనేకరకాల రాజకీయ మతాలను టూకీగా తెలియపఱచాం. ఒక్క యస్. ఐ. ఆర్. లో తప్ప ఏ ఒక్కచోటా పూర్తిబలంతో ఏ యూనియన్లోనూలేరు. చాలవరకు ఐక మత్యంతో సంఘాలు నడుపుతున్నారు. ప్రభుత్వమునుండి డబ్బుతింటూ కార్మికు లను ద్రోహంతలపెట్టి, వారిని మోసంచేస్తున్న మెహతా, రాయిస్టువర్గీయుల క్రిందనున్న నామమాత్రపు యూనియన్లు తక్కువసభ్యత్వంతో వర్కర్సులోకి చొచ్చుకపోలేక ఉన్నాయి.

సం.	రైల్వేయూనియన్ పేరు	ఫెడరేషన్ తోటి సంబంధం	సుమారు సభ్యత్వం	ఎవరెవరు పని చేస్తున్నారు.
1	యస్. ఐ. ఆర్. లేబరు యూనియన్	తొలగింపబడింది	24000	కమ్యూనిస్టులు
2	జి. ఐ. పి. రైల్వే మెన్స్ యూనియన్	,,	20000	క॥ అనుకూల ముఠాలు
3	యం. యస్. యం. ఆర్. ఎంప్లాయీస్ యూనియన్	అనుబంధం	18000	క॥ మితవాదులు
4	బి. బి. సి. ఐ. రైల్వే మెన్ యూనియన్	లేదు	10000	క॥ ,,
5	యన్. యస్. ఆర్. ఎంప్లాయీస్ యూనియన్	అనుబంధం	10000	క॥ ,,
6	బి. అండ్. ఎ రైల్వే రోడ్డు వర్కర్సు యూనియన్	లేదు	3000	కమ్యూనిస్టులు
7	బి. యన్. ఆర్ లేబరు యూనియన్	,,		క॥ కాంగ్రెస్
8	ఇ. ఐ. ఆర్. మెన్ యూనియన్	అనుబంధం	3000	కాంగ్రెస్
9	యన్. డబ్ల్యు. ఆర్. రిజిష్టర్డు రికగ్నైజ్డ్ యూనియన్	తొలగింపబడింది		కాంగ్రెస్
10	బి. బి. సి. ఐ. ఆర్ ఎంప్లాయీస్ యూనియన్	అనుబంధం		మెహతా
11	ఇ. ఐ. ఆర్ ఎంప్లాయీస్ ఎసోసియేషన్	,,		అనుకూలురు
12	ఫెడరేటెడ్ యూనియన్ ఆఫ్ యన్. డబ్ల్యు.	,,		,,
13	యన్. డబ్ల్యు ఆర్. ఎకౌంట్సు స్టాఫ్ యూనియన్	,,		,,
14	యస్. ఐ. ఆర్. ఎంప్లాయీస్ ఎసోసియేషన్	,,		మితవాదులు
15	జి. ఐ. పి. ఎకౌంట్సు స్టాఫ్ యూనియన్	,,		,,
16	మద్రాస్ పోర్టు ట్రస్టు రైల్వే మెన్ యూనియన్	,,		,,
17	బి. ఎ. ఆర్. ఎంప్లాయీస్ ఎసోసియేషన్	,,		రాయిస్టులు
18	ఒ. టి. రైల్వే వర్కర్సు యూనియన్	,,	600	
19	బొంబాయి పోర్టు ట్రస్టు యూనియన్	,,	300	———
20	యన్. యస్. లైట్ రైల్వే ఎంప్లాయీస్ ఎసోసియేషన్	,,		

రికగ్నిషన్ షరతులు (Recognition Terms) దాదాపు 12 సంవత్సరాల ఆందోళన ఫలితంగా రైల్వే అధికారులు యూనియన్‌ను 1939 నవంబరులో గుర్తించారు. ఈ రికగ్నిషన్ షరతులు నిరుత్సాహంగా ఉన్నా వర్కర్సుయొక్క ఐకమత్యంవల్ల తమ కోర్కెలు నెరవేర్చుకుంటున్నారు. యూనియన్‌కు, రైల్వే అధికారులకు మధ్య అంగీకరించబడిన షరతులేమంటే-

1. యూనియన్ సభ్యత్వం రైల్వే పనివారందరితో కూడియున్నదని ఒప్పుకోం. కాని మిగతావారికికూడ రికగ్నిషన్ వర్తించునట్లుచేస్తాం. 5వ నిబంధనలోని వారికి ఇంతకన్నా ఎక్కువ సౌకర్యాలు కల్పించలేము. సభ్యుల వ్యక్తిగత ఇబ్బందులను ఈ దిశపరీతిగా ఆలోచిస్తాం. యూనియన్‌కు సంబంధంలేకుండా తమకుతోచిన విధంగా అధికారులు తమపనివారితో నిర్ణయాలను వచ్చే సంపూర్ణ అధికారం కలిగి ఉంటారు.

2. యూనియన్ తనసభ్యుల సర్వీసు నియమాలు, పనిగంటలు, వారి క్షేమం కోస్తు, అధికారుల సహకారాన్ని పొంది వర్కర్సు క్షేమాన్ని, చూస్తూ వారిలోనున్న అసంతృప్తిని పోగొట్టుతుంది. ప్రజలసౌకర్యాలు చూడటం, నమ్మకంతో పనిని నిర్వహించటం, రాకపోకలు జరుపుట, మంచి ప్రవర్తన, శిక్షణ పాటించుట, లంచగొండితనం నిర్మూలించుట, సంఘం మొత్తం దృష్టిలోనుంచుకొని పనిచేయుట అవలంబిస్తుంది.

3. ప్రస్తుతం ముగ్గురుకు మాత్రమే రికగ్నిషన్ వర్తిస్తుంది.

(ఎ) షెడ్ స్టాఫ్ కాక ఫాక్టరీ ఆక్టుక్రిందకు వచ్చే షాప్ స్టాఫ్ 25% సభ్యత్వం ఉండాలి.

(బి) లైనుమీది వారు, బ్యాటరీమన్, గ్యాంగుమన్ 25% ,,

(సి) పంపు ఇంజను డ్రైవర్లు, టి యక్స్ ఆర్, రన్నింగ్ స్టాఫ్ కాక 17% షెడ్ స్టాఫ్

ఇతరులవిషయంలో వ్యక్తిగత ఇబ్బందులను బాధ్యతగల యూనియన్ కమిటీ నిర్ణయించి, ప్రెసిడెంటు స్వయంగా పరిశీలించి రిప్రజెంటు చేయదగిందని తలంచితే జనరల్ మేనేజరుకు వ్రాయవచ్చు.

4. పైవాని మాదిరిగా ఇతరులుగూడ ఎక్కువ సభ్యులుగా చేరితే ఈ రికగ్నిషనుకు అర్హులు. యూనియన్ వారి ఇబ్బందులగూర్చి తెలియజేస్తుండవచ్చు.

5. ఈరకపు పనివారికి రిప్రజెంటేషన్లు చేయవచ్చు. 3 వ నిబంధనలోని ఎ. బి. సి తరగతుల వార్ని గూర్చి, తనకు తెలియజేసిన వాటినన్నింటిని ఏజంటు అంగీకరింపక పోవచ్చు కాని ఈ వ్యక్తి ఇబ్బందుల గూర్చి విచారణ సలుపవచ్చును. ఈ రిప్రజెంటేషన్లను బాధ్యతగల కమిటీమాత్రమే ఏజంటుకు వ్రాయవచ్చును.

6. రిప్రజెంటేషను విషయాలు అంగీకరించిన విధంగాను, ఎప్పటికప్పుడు వచ్చినమార్పులబట్టి ఆలోచనలు జరగాలి.

(ఎ) సర్వీస్ నియమాలు, జీతాలు, పనిగంటలు.

(బి) సమిష్టి ఇబ్బందులు, స్టాఫ్‌సామాన్య విధులు.

(సి) భోజనకాలం, పనిగంటలమార్పులు.

(డి) రక్షణ సౌకర్యాలు, ప్రథమచికిత్స.

(ఇ) సెలవు సౌకర్యాలు.

(యఫ్) పనిలో మార్పులు, నిర్మాణంగూర్చి మార్పులు రాయబారాలు జరుగతవి.

7. సూపర్‌వైజరీ స్టాఫ్ పెట్టే ఇబ్బందులగూర్చి ప్రకటించరాదు. యూనియను అధికారులకు జరిగేరాయబారములగూర్చి వ్రాయవచ్చు. రైల్వే సహకారసంఘం, అర్బన్ బ్యాంకులు రైల్వేడిపార్టుమెంటులు కాక పోయినా ఈ నిబంధన వారికిగూడ వర్తిస్తుంది.

8. ప్రతివత్సరం యూనియన్ ఆదాయవ్యయాలు. ప్రతికాటిగరీలోని నిండుగా చెల్లించిన సభ్యుల పట్టీ పంపాలి. కాటిగరీ లేకుంటే:—

1. షెడ్ స్టాఫ్ గాక ఫ్యాక్టరీఆక్టుక్రిందకు వచ్చే షాప్ స్టాఫ్

2. గ్యాంగువారు, బ్యాటరీమెన్, లైనుమీద నేర్పరులు కాని పనివారు.

3. పి. ఇ. డ్రైవర్లు, టి యక్స్ ఆర్, షెడ్ స్టాఫ్.

4. రన్నింగ్ స్టాఫ్.

5. లైనుమీద పనిచేసే ఆర్టిజనులు, ట్రైన్ లైటింగ్, పవర్ హౌస్, మెషినరీ ఫిట్టరు.

6. గార్డులు, బ్రేక్స్‌మన్, బ్రేక్ పోర్టరు.

7. స్టేషనుమాష్టరు, స్టేషనుక్లర్కులు, టికెట్ కలెక్టరు, కంట్రోల్ ఆపరేటర్లు, వాన్ క్లర్కులు, అసిస్టెంటు యస్ యం లు.

8. సబార్డినేట్ సూపర్‌వైజరీస్టాఫ్. 9.ఆఫీసుక్లర్కులు డ్రాఫ్ట్స్‌మన్

మన్ మెు॥ వారు.

9. ఏజంటుచే నియమింపబడినవారు సభ్యులపట్టీ, ఇతరరికార్డులు చూచుటకు వచ్చినపుడు వాటిని సిద్ధంగా నుంచాలి;

10. యూనియన్ నిబంధనల నిలా మార్చుకొనకోవచ్చును.

(ఎ) రైల్వేబోర్డు మోడల్ రూల్సునుబట్టి.

(బి) యూనియన్, రైల్వేఅధికారుల జాయింటు మీటింగు నిర్ణయాల బట్టి ఇతరమార్పులు గూడ, రిజిష్ట్రారుకు పంపేముందు ఏజెంటుకు పంపాలి.

11. రైల్వేవారు అంగీకరించకముందే రిజిష్ట్రారుకు మార్పుల పంప రాదు. నిబంధనలలోని ప్రతి మార్పును రైల్వే అధికారికి పంపాలి.

12. అనుమతిలేని సమ్మెలలో యజమానులు తమఇష్టమొచ్చిన విధం గా సంచరింపవచ్చు. అదిసంఘంతోగాని, సమ్మెదారులతో గాని కావచ్చు.

13. అనుమతి మీద తప్ప కంపెనీ ఆవరణంలోగాని, పనిగంటలలో గాని, యూనియన్ కార్యక్రమం పనివారలకు ఇబ్బందికల్గునట్లుగా ఉండ రాదు. వారి పనిని చెడగొట్టునట్లుండరాదు. భేదాభిప్రాయములలో రైల్వే అధి కారులు యూనియన్‌తో మాట్లాడిం తర్వాత చేసే తుదినిర్ణయాన్ని సంఘం ఒప్పుకోవాలి,

14. కార్మికులపూర్తి అంగీకారంమీదే సభ్యత్వం చేర్పించాలి.

15. ఒకనెల నోటీసుతో ఎవరైనా రికగ్నిషన్ రద్దుచేసుకోవచ్చు.

16. 1932 సమ్మెతర్వాత ఘటనలు రద్దుఔతాయి.

17. ప్యాస్, లీవు, పి. టి. ఒ. లున్నంతకాలం యూనియన్ మీటింగులకు ఇవ్వబడుతాయి. ఏజంటుతోమాట్లాడే డెలిగేట్లకు ప్రత్యేకలీవు ప్యాసు సౌకర్యాలు అమర్చబడును.

ఈషరతులలో ప్రజాస్వామ్యం నామమాత్రమైనాలేదు. సభ్యత్వ విష యంలో స్టాఫ్‌ను కాటిగరీలక్రింద విభజించి 25% సభ్యులుగానుంటేనే వారి ఇబ్బందులగూర్చి ఆలోచిస్తామనే షరతు, సభ్యులుగాచేరని మిగతాకార్మిక లకు యూనియన్ ప్రతినిధి కాదనుటకు దారితీస్తుంది. ఇటువంటివారి ఇబ్బందుల రిప్రజెంట్ చేసే అధికారం యూనియన్‌కు లేకపోవుటవల్ల వర్కర్సు యూని యన్‌మీద అసంతృప్తిపడటం, తద్వారావర్కర్సులో చీలికలు రావటానికి దారితీస్తుంది. అందువల్ల కాటిగరీపద్ధతిమీదగాక మొత్తం పనివారలలో కొంత

% చో॥ నిర్ణయించటం సబబుగా ఉంటుంది.

అధికారులు పెట్టే ఇబ్బందులగూర్చి యూనియన్ పత్రికలో ప్రకటించ రాదనటం, ట్రేడ్‌యూనియన్ ఉద్యమానికి అవసరమైన ప్రాథమిక ట్రేడ్ యూనియన్‌హక్కును అరికట్టటమేగాక, పత్రికాస్వాతంత్ర్యాన్నిగూడ అణచటమే ఔతుంది. ఇదివర్కర్సుయొక్క రోజువారీ ఆందోళనమీద దెబ్బ తీయటం.

ఇబ్బందులమీద రిప్రజెంట్ చేసేహక్కు ఒక్క ప్రెసిడెంటుకే ఉండటం వల్ల, యూనియన్‌యొక్క నిత్యకార్యకలాపాన్నంతా ప్రెసిడెంటుకు దాసోహం చేసి కూర్చోవటమే జరుగుతుంది. స్థానిక ఇబ్బందులమీద బ్రాంచీలు జిల్లా అధికారులతో మాట్లాడి నివర్తింపచేసికునే అధికారముండాలి. అందువల్ల ఏజంటుదాకాపోయే కాలహరణం శ్రమ తప్పుతుంది.

అధికార్లదృష్టిలో సమ్మెలు న్యాయం అన్యాయమనేదిలేదు. అన్నీ అన్యాయమేఔతాయి. తమ ఇష్టమొచ్చినట్లు చర్యతీసుకుంటామనుటవల్ల కార్మికులచివరి ఏకైక ఆయుధాన్నిగూడ అణచటమే ఔతుంది.

ఏమైనాభేదాభిప్రాయం ఇద్దరికీవచ్చినపుడు యజమానులతీర్పు అమలు జరగాలనటంవల్ల తమ విధానాన్నే వర్కర్సునెత్తిన రుద్దటమౌతుందిగాని వారి క్షేమ మాలోచించునట్లు కానేరదు. అందువల్ల ఈపరిస్థితుల్లో అడ్జుడికేటర్‌ను మధ్యవర్తిగా తీర్పునిమ్మనటం న్యాయంగానుంటుంది.

స్టాఫ్‌కమిటీసభ్యులకువలెనే ఉచితలీవు పాసు సౌకర్యాలుండాలి, సి. ఇ. సి., యూనియన్ మీటింగులకు పోయేవారికి ఆ సౌకర్యములు కల్గించాలి. బ్రాంచీలకు యూనియన్ నిర్వహణనిమిత్తం ఒక్కకార్డు పాసు నివ్వాలి.

కాబట్టి రికగ్నిషన్ షరతుల్లో పైసూచించినమార్పులు లేకపోతే యూనియనును, అధికారులు కంపెనీయూనియన్‌గా చేసికొను నిమిత్తమే ఉద్దేశించినట్లు తేల్తుంది.

పోటీసంఘపు ప్రమాదం, మన కర్తవ్యం:- సరియైననాయకత్వంలేక సమ్మెలనంతరం, కార్మికులు నిస్పృహచెందుటవల్ల ముప్పదివేల సభ్యత్వంనుండి 8 వేల వరకు పడిపోయింది. కమ్యూనిస్టుపార్టీ నాయకత్వం క్రిందకు వచ్చిన పిదప తిరిగి కార్మికులు విరివిగా సంఘంలో చేరుతున్నారు.

కాని స్వలాభపరులు, ప్రభుత్వబంటులు, పదవీవ్యామోహంగలవారు వర్కర్స్‌నుండి దూరమవుతుండటంవల్ల పార్టీ నాయకత్వానికి వ్యతిరేకతకూడ వస్తోంది. ఈ నానాగోత్రాలవారూ మరొక పోటీసంఘాన్ని స్థాపించ ప్రయత్నించవచ్చు. కాని ఇంతవరకు ఏ రైల్వేలోనూ ఏక సంఘంతో ఇంత బలమైన యూనియనును అనేకరకాల మతాలతో కలిసి ఉండి పని జరుపులేదు. స్టాఫ్ కమిటీలు అలా నేబండి ఈడుస్తున్నాయి. ఇదైనా యూనియన్‌లోని ముఖ్యులే స్వలాభంచే వీనికి ప్రాధాన్యత ఇస్తున్నారు.

కమ్యూనిస్టు వ్యతిరేకులు పార్టీపై దుష్ప్రచారం మొదలెట్టారు. పార్టీనుండి వెళ్లగొట్టబడిన ద్రోహులు వీరికి తోడైయారు. ఈ స్వలాభపరులు, పార్టీద్రోహులలోని ఒక సెక్షను విడిపోయి ముస్లిం ఎంప్లాయీస్ ఎసోసియేషన్ అనే సంఘంగా బెజవాడలో తలెత్తి అన్ని బ్రాంచీలకు ప్రాకప్రయత్నిస్తోంది. వీరు తీసుకున్న నినాదం కమ్యూనిస్టు వ్యతిరేక ధోరణి, యూనియన్ పై దుష్ప్రచారం. ఇది కేవలం ముస్లిములకే సంబంధించి ఉండలేదు' అన్నిమతాలవారు ఇందులో చేర్పించబడుతున్నారు. కాని పేరు మాత్రం ముస్లిం ప్రజలను ఆకర్షించు నిమిత్తం పెట్టబడింది. ఏకోటికాడ ఆపాటతో ప్రచారం మొదలెట్టారు. అఖిల భారత ముస్లిం రైల్వే ఫెడరేషనుతో సంబంధంలో నుండాలని వీరి ఆశయం.

అందువల్ల దీని ప్రమాదాన్ని పూర్తిగా నిర్లక్ష్యపఱచటం తగదు. కార్మికులు మతభేదాలు లేకుండా ఐక్యమైనప్పుడే హక్కుల సంపాదించగలరు. కార్మిక ప్రభుత్వస్థాపనకొరకే సంఘాలు పెట్టుకుని పోరాటం జరపటం. కమ్యూనిస్టుపార్టీ ఆ యా జాతులవారికి స్వయం నిర్ణయాధికారమిచ్చి వారు అభివృద్ధగుటకు దోహదమిస్తుంది. అలా వారి హక్కుల కాపాడే నిమిత్తం పోరాడే జాతీయసంస్థలో చేరుటకు ప్రోత్సాహపరుస్తుంది. ముస్లిములను ముస్లిములీగులో చేరమని సలహానిస్తుంది. కాని కార్మికులలో ఏ విధంగానైనా మతం, కులములకు ప్రాధాన్యతనిస్తూ పోటీసంఘాల పెట్టప్రయత్నించే కార్మికద్రోహుల వర్కర్స్‌నుండి దూరంచేస్తుంది. వారి పట్టిల సంకుచితతత్వాన్నిబట్టబయలు చేస్తుంది. వర్కర్స్ వారిని శత్రువులుగా పరిగణించునట్లు ప్రయత్నిస్తుంది. పార్టీవ్యతిరేక ప్రచారం చేసే పత్రికల దుష్ప్రచారాన్ని రూపుమాపి పార్టీని గూర్చి విపులంగా చెప్పి పార్టీ కార్మికులపార్టీగా తెలియచేస్తుంది.

కామ్రేడ్స్! సోవియట్ యూనియన్లో జాతి మత భేదాలు లేక దేశాన్ని రక్షించుకోవటమేగాక, ఆ యా ప్రజలు దేశాన్ని ఎలా అభివృద్ధి చేసుకుంటున్నారో వివరపరచండి. కార్మికుల్లో చీలికలు పెట్టుకోవటంవల్ల యజమానులను ఎలా బలపరచుతున్నారో ఆ విధంగా కార్మికులందరూ దోపిడీ చేయబడుతున్నారో చూపండి. ప్రత్యేకంగా ముస్లిం వర్కర్సులో ఐక్యతావసరాన్ని గూర్చి చెప్తూ మతాల వారీగా ఇబ్బందులుకల్పించబడుట లేదని, పెట్టుబడిదారుల నుండి, ప్రభుత్వంనుండి హక్కులను రాబట్టుకోవాలంటే బలమైన ఐక్యత అనే ఆయుధం వారికుండాలని గుర్తింపచేయాలి. మిలిటెంటులుగా నున్న ముస్లిం వర్కర్సులో రాజకీయచైతన్య మభివృద్ధిచేసి మత కుల కక్షలకు లోనుగాకుండా కార్మికులందరూ ఒకటేననే భావం కల్గించాలి. వారికి బాధ్యతగల స్థానాల్లో అధికారమిస్తూ ముస్లిం వర్కర్సులో ప్రచార మభివృద్ధి చేయాలి. పార్టీకి వ్యతిరేకంగా నుండటంద్వారా తమ అభివృద్ధిని ఎలా అరికట్టుకుంటున్నారో చూపాలి. మీటింగులకు వీర్ని ప్రత్యేక శ్రద్ధ వహించి తీసుకరావాలి. వారిలో మతం ప్రధానం వహించకుండా చూడవలసిఉంది. వ్యతిరేకుల కుతంత్రాలను కరపత్రాలద్వారా బట్టబయలు చేసి వర్కర్సును వారి విషకౌగిళులనుండి తప్పించాలి. కమ్యూనిస్టుపార్టీ ఆశయముల గూర్చి ప్రచారంచేసి వర్కర్సులోనున్న అనుమానాల పోగొట్టి పార్టీ వైపుకు అందరిని ఆకర్షించాలి.

బి. యి. సి. కర్తవ్యాలు:-(Tasks of Branch Executive Committee) యూనియన్ సజీవంగానుండి నిర్మాణయుక్తంగా పనిచేయాలంటే బ్రాంచికమిటీయాదు అనేక బాధ్యతలున్నాయి. వీనిని తు, చ తప్పక నెరవేర్చగలిగిననాడే యూనియన్ అభివృద్ధిగాని, వారు తీసుకున్న నిర్ణయాల అమలుపరచుట ద్వారా మన విధానాన్ని అంగీకరించి పార్టీవైపుకు వచ్చే మిలిటెంట్లుగాని తయారుకారు.

అందువల్ల బి. యి. సి. ఈ దిగువ కర్తవ్యాలను ప్రతి నెల నెరవేర్చుటుల చూడాలి, ఆ నిర్ణయాలు అమలుజరిగేట్లు ఒత్తిడి తేవాలి. ఆ విధంగా ఆచరణలో దానికి, పేపరుతీర్మానాలకు గల భేదాలను తెల్పుతూండాలి.

1. ప్రతినెల హెడ్ఆఫీసుకు ఆదాయ వ్యయ పట్టికలు, సభ్యులపట్టీ పంపుతుండాలి. శాఖ చెల్లించవలసిన 25% సభ్యత్వ రుసుము సెంట్రల్

ఆఫీసుకు జమ కట్టుతుండాలి.

2. బి. యి. సి. సమావేశమైనప్పుడల్లా సెంట్రల్ ఆఫీసునుండి వచ్చిన సర్క్యులర్లు తప్పక చదివి, చర్చించి కార్యక్రమం వేసుకోవాలి.

3. సి. యి. సి. నిర్ణాయక కార్యక్రమాన్ని అనుసరించుటకు ఒక పద్ధతిలో కార్యక్రమంద్వారా పనిచేయాలి. ప్రతివారికీ కేసుకేసు పనుల నప్పగించి పనిని తనిఖీచేస్తుండాలి.

4. ప్రతినెల వర్కు రిపోర్టు, మినిట్సు పంపుతుండాలి.

5. ఆ యా ప్రాంత బి. యి. సి. సభ్యులు తమ ఏరియాలోని సెక్షను స్టేషను కమిటీల సమావేశపరచి ఎప్పటికప్పుడు ఇబ్బందులమీద మీటింగులు, మహాజర్లు ద్వారా ఆందోళనచేయాలి.
ఈకమిటీలు బ్రాంచితో నిత్యం సంబంధంలో నుండునట్లు బి. యి. సి. జాగ్రత్త వహించాలి. ఏదో కార్యక్రమంతో కదలించా లన్నమాట.

6. ఏపరిస్థితులలోనూ బియిసి సభ్యులు స్టాఫ్ కమిటీలతో గాని, లేక అధికార వ్యామోహాలలో గాని పడకుండా చూడాలంటే వారిలో రాజకీయ చైతన్య మభివృద్ధిపరచాలి. స్వలాభాపేక్ష పోగొట్టాలి. అంటే గ్రూపుచర్చలు, స్టడీసర్కిల్సు, యూనియన్ స్కూల్సు ద్వారా రాజకీయచైతన్యాన్ని అభివృద్ధి పరచాలి.

7. బి. యి. సి. క్రింద ఈ కమిటీలు యేర్పడి పని చేస్తుండాలి. (1) స్టేషన్ (2) సెక్షన్ (3) ఆహారసలహాసంఘాలు (4) డిపార్టుమెంటల్ కమిటీలు (5) వాలంటీరుదళం (6) రిప్రజెంటేషన్ కమిటీ (7) ఆర్గనైజింగ్ కమిటీ (8) పబ్లిసిటీ కమిటీలు.

ఈ కమిటీలలో ఉత్సాహవంతులైన పనివారినే నియమించుకోవాలి, బి. యి. సి. సభ్యులు విశ్రాంతిసమయములందు తమతమ డిపార్టుమెంటు కార్మికులలో ప్రచారంచేయాలి. ఈ కమిటీలు కనీసం 15 దినాలకైనా సమావేశమై కార్యక్రమంవేసికొని పనిచేస్తున్నదీ లేనిదీ తనిఖీ చేస్తుండాలి. వారిలోని లోటుపాట్లు చూపుతూ బి. యి. సి. వారిని ఉత్సాహపరచాలి.

8. బి. యి. సి. మీటింగులు ఆ యా సభ్యుల స్థాయిని అభివృద్ధిపరచేవిగా నుండాలి. కేవలం కష్టాలమీద తీర్మానాలుచేసి వర్కర్సును ఆత్మ సంతృప్తిపరుప ప్రయత్నించటం ప్రయోజనశూన్యం. తీర్మానాలవల్ల ఫలిత

ముండదని, వర్కర్ల్సను ఆ సమస్యలమీద కేంద్రీకరించటం ప్రధాన మని చెప్పాలి.

9. ప్రతి జిల్లా కనీసం 4 ప్రాంతాల్లో మీటింగులు జరుగునట్లు ఏర్పాట్లు చేయుట మవసరం.

బ్రాంచి నిర్వహణ యూనియన్‌కు పట్టుగొమ్మ. యూనియన్ అభివృద్ధి అంతా బ్రాంచి కమిటీ, వర్కర్సును రోజువారీ కార్యక్రమంలో సమీకరించటంలో ఆధారపడి వుంది. అందువల్ల బ్రాంచికమిటీలను తీవ్రకార్యోన్ముఖంగా నుండునట్లు మనం చేయాలి.

స్టేషన్ అండ్ సెక్షనల్ కమిటీలు:- 100 మంది, ఆపైన పనివార లున్నచోట స్టేషన్ కమిటీలను, మిగతా స్టేషన్లను కలిపి సెక్షన్ కమిటీలను ఏర్పాటుచేయాలి. వీనిలోకి ఉత్సాహవంతులను, యూనియన్ కార్యక్రమాన్ని అమలుపఱచదలచుకున్నవారినే ఎన్నుకునేటట్లుచూడాలిగాని పెద్దవుద్యోగుల నెన్నుకోరాదు. వారు సహజంగా యూనియన్ పని చేయరు. పైగా వారిముందు వర్కర్సు, ఇబ్బందుల చర్చించుటకు భయపడతారు. అటువంటి ఉద్యోగులు వర్కర్సుక్షేమం కోరేవారైతే ఎన్నుకోవచ్చు. ఇవి సరిగా పని చేసినట్లయితే పార్టీకి సెల్ ఎంత ముఖ్యమో యూనియన్‌కు యివి అంత గట్టి పునాదులు. ఎన్ని కమిటీలు ఉత్సాహంగా పని చేస్తుంటాయో అంత త్వరగా కార్మికద్రోహులు దూరమైపోతారు.

వీని కనీసకర్తవ్యాలు:-15 దినాలకో లేక నెలకో తప్పక సమావేశంకావాలి. 2. బ్రాంచినుండివచ్చే సర్క్యులర్లు తప్పకచదివి చర్చించాలి. దానిలోని సూచనల నమలునందుంచుటకు కార్యక్రమంవేసికొని, సలహాలేమైనాఉంటే బ్రాంచికి అందచేయాలి. 3 వర్కురిపోర్టును, మినిట్సును బ్రాంచికి తెలియచేస్తుండాలి. 4. ఇవే ఆహారసలహా సంఘాలుగా పనిచేయాలి.

5. బహిరంగసభలుపెట్టటం, లైనుమీద వర్కర్సును కలిసికోవటం జరగాలి. 6. యూనియన్ సభ్యత్వం, ప్రచారంవెందలైన కార్యక్రమమంతా ఆసెక్షనులు స్టేషనులకు వీరేబాధ్యులు. 7. బ్రాంచినుండివచ్చే ప్రతినిధికి విషయాలన్నీ ఆమూలాగ్రంగాచెప్పి సలహాలనుపొంది కార్యోన్ముఖులుగావటం 8. సభ్యత్వరుసుం వసూలుచేసిపంపాలి. తద్వారా అనవసరపుఖర్చులు తగ్గించు

కొని నిర్మాణరీత్యా బలపడుటకు సహాయపడాలి. ఏప్రిల్ 1 నుండి మార్చి 31 లోపున ఎప్పుడుకట్టినా సంవత్సరం క్రింద రుసుం చెల్లించినట్లే, వారు చెల్లించిన నాటినుండి 12 నెలలకు గాక అని నిర్ధేశించి ఈ చెడు అభిప్రాయాన్ని వర్కర్సునుండి పోగొట్టాలి.

పార్టీ కామ్రేడ్స్ కర్తవ్యం:- ఆయా ప్రాంతాలలోనున్న పార్టీ కామ్రేడ్స్ ఈ కమిటీలతోను, వర్కర్సుతోను సంబంధంలో నుండాలి ఇందుకు కామ్రేడ్సు ముందుగా బ్రాంచిసభ్యులను ఇతర రైల్వే సమస్యలను, మహాసభల తీర్మానాలను చదవాలి. ఈసభ్యుల సమావేశపరచ టం, ఎలా వారు కార్యక్రమం వేసికొని పనిచేయాలో సూచనలిస్తుండాలి. అధ్యయనతరగతులు పెట్టి చైతన్య మభివృద్ధిచేయాలి. మిలిటెంట్లను పార్టీలోకి తీసికొని పార్టీ శిక్షణ, పార్టీ పాలిసీ చెప్పాలి. ఆమిలిటెంట్ల సాయంతో క్రిందమీద వర్కర్సును కలుసుకుంటుండాలి. కమిటీలు నెరవేర్చవలసిన కర్తవ్యాలను అమలుజరుగునట్లు వత్తిడి తేవాలి. వీటిని నెరవేర్చని, స్వలాభపరులను తీసివేచి క్రొత్తవార్ని ఎన్నుకొనేట్లు వర్కర్సునుండి వత్తిడితేసుకునిరావాలి. పార్టీ సభ్యులను, మిలిటెంట్లను స్థానికపార్టీ జనరల్ బాడీ మీటింగులకు తీసికొనిపోతూ వార్లలో రాజకీయ చైతన్యాన్ని అభివృద్ధిపరచాలి.

పార్టీ పత్రికలు, పార్టీ ఫండు:- మనకు నిత్యసంబంధంలో నుండి సానుభూతి చూపేవారిచే ప్రజాశక్తి, పీపుల్స్‌వార్ పత్రికలకు చందాలు కట్టించుచుండాలి. గ్యాంగునకొకటి, చిన్నస్టేషనున కొకటి, అనే నినాదంతో వారిలో చందాదారుల చేర్పించాలి. అందుకు వారికి జీతాలిచ్చిన తేదీనాడే సాధ్యమౌతుంది. ఉన్న పరిచయంతోనే చందాదారులుగా చేరవలసిందని అడగాలి. ఇంకా బాగా పరిచయం లేదని అడుగకుండా నుండరాదు. వీరికి అర్థంగాని సమస్యలను మనమే చదివి విపులీకరించి దేశస్వాతంత్ర్యసంపాదనకు గాను ప్రజాయుద్యమాన్ని నిర్మించుటకు, పత్రిక ఎలా తోడ్పాటుబడుతుందో, కార్మికవర్గం ఆ ఉద్యమంలో నాయకత్వపాత్రను వహించటానికి ఉత్తమమైన పత్రికగా ఎలా సహాయపడుతుందో చెప్తూ వారిలో కొన్నరెన్నులను, పత్రికా పఠనకేంద్రాలను ఏర్పాటుచేయాలి. పత్రికలను బాకీలకు అమ్మటం ఏ పరిస్థితులలోనూ చేయరాదు. తరచు ట్రాన్స్‌ఫర్లు, ఇతర కారణాలవల్ల ఆ పైకం రావటం కష్టం. సబార్డినేట్లు పీపుల్స్‌వార్, మీనియల్సు ప్రజాశక్తి కొను

నట్లు చేయాలి.

పార్టీనిగూర్చి తెల్పుతూ పత్రికలు ఎలా నష్టానికి నడుపబడుతున్నవో, పార్టీ హోల్ టైమర్లను, ఇతర ఆఫీసు, రాజకీయ స్కూళ్లను ఖర్చులనుగాను, తమ పార్టీని పోషించాలంటే తమ జీతాలనుబట్టి ఒక రోజు జీతం యివ్వటం ఎంత అవసరమో తెలియచేయాలి. ప్రతి మీటింగులోనూ ఈ విషయము ముదాహరించాలి; యూనియన్ ప్రత్యేకఫండులతోపాటు, తమ విముక్తికోసం పార్టీని పోషించుకోవలసిన అవసరం తెలియచెపుతూ లెవీలగాను, జీతాలప్పుడు డబ్బీల ద్వారాను వసూలుచెయ్యాలి. మనం వారికి బాగుగా తెలియాలనే నిబంధన ఏమీ లేదు. సహజంగా జీతాలప్పుడు ప్రతి వర్కరు ఏ కొద్ది పరిచయానికైనా చందా నిస్తాడు. మన కృషిద్వారా జయం లభించినపుడు, లేక ఇతరత్రా వర్కర్సును లాభాలు గలిగినపుడు వారినుండి ఫండు వసూలుచేయాలి.

పార్టీనిగూర్చి సామాన్యంగా చెప్పటమే గాక, పార్టీ రాజకీయ నినాదాలగూర్చి స్పష్టంగా కార్మికుల్లో నిత్యప్రచారంచేస్తూ ఆ నినాదాల వెనుక వారు సమీకరించబడేటట్లు చూడాలి. ఈ విధంగా మనం చేయగలిగినపుడే జాతీయఉద్యమంలో ముందు నిలబడి స్వాతంత్ర్యంకోసం తమ పాత్రవహించ గల్గుతారు. రాజకీయశక్తిగా తయారుకాగల్గుతారు. జాతీయప్రభుత్వ నినాదం గూర్చి ప్రచారంచేసేపుడు ప్రధానమైన దేశరక్షణకర్తవ్యాన్ని చూపటంతో పాటుగ, తమయొక్క హక్కుల నివ్వటంలో ప్రస్తుత పరాయిప్రభుత్వంకన్నా ఎన్నో రెట్లు మెరుగుగా నుంటుందని, అటువంటి జాతీయప్రభుత్వం కొరకు మిగతా ప్రజ లందరితోఐక్యమై ప్రభుత్వంపై ఒత్తిడి తీసుకరావలసిందని ప్రచారంచేయాలి. ట్రాన్స్ఫోర్టు విధానంగూర్చి చెప్పేపుడు, దీనివల్ల ఆహార కరువునుండి ప్రజలను రక్షించినవారవుతారని, దీని ఫలితంగా ప్రజలు తమ తోటి సానుభూతిగా నుంటారని, ప్రజలకు తమకు మధ్య ఐక్యత కుదరటం, ఈ ఐక్యతే ఫాసిస్టు వ్యతిరేక కాంగ్రెస్ నాయకుల విడుదలకొరకు, కాంగ్రెస్ ముస్లింలీగ్ ఐక్యతకు దారితీసే దేశవ్యాపిత ప్రజాఐక్యతగా తయారవుతుందని, అప్పుడే జాతీయప్రభుత్వాన్ని సంపాదించగలమని, ప్రచారం చేయాలి. ట్రాన్స్పోర్టును దేశరక్షణకు శ్రద్ధతో నడుపుతూ యుద్ధకృషిని నిరంకుశప్రభుత్వ చేతిలోనుండి లాగికొనుటకు, తమయూనియన్లు ఎంతో బలంగా నుండాల అందుకు తమసంఘాలు నూటికి నూరుమంది సభ్యులుగా గల్గియుండాలని, ఇట్టి

సంఘాలే జాతీయోద్యమంలో తమ పాత్రను నిర్వహించగలవని మనం ప్రచారంచేయాలి. ఈ విధమైన ప్రచారం మన రాజకీయ నినాదాలతో ఒక నినాదానికి మరొక నినాదానికి ఎటువంటి సన్నిహితసంబంధ ముందీ విశదీకరించి చెప్తున్నప్పుడే కార్మికులు అర్థంచేసికొని పార్టీయందు విశ్వాస మెక్కువై మన కృషికి ధనరూపంగా సాయపడగల్గుతారు.

రైల్వే రాకపోకలు:- (ట్రాన్సుపోర్టుపాలిసీ) దేశరక్షణకు సైన్యం తర్వాత ప్రముఖపాత్రను వహించేది రైల్వే రాకపోకలు; రైల్వే కార్మికులు. అందువల్ల వీరిలో మన విధానాన్ని, పార్టీ పలుకుబడిని పెంపుచేసుకోవలసిన ఆవశ్యకత ఎక్కువౌతోంది. కాని నేడు ప్రభుత్వం తన సామ్రాజ్యవాద దృక్పథంతో రైల్వే కార్మికుల మిలిటరీ యూనిట్లుగా చేర్చి మిలిటరీశిక్షణను అమలుపఱచి తన పనికి అడ్డంకిగా లేకుండా, తమ లాభాలకోసం పనిచేసేట్లుగాను చేయదలచింది. కాని మనం వార్ని మిలిటరీ యూనిట్లలో చేరవలసిందనీ, వార్ని అధిక రాకపోకలకు తోడ్పడవలసిందని కోరుతూ ఐక్యపడమనటంలో దేశభక్తిపూరితమైన కార్యక్రమంగా ఎంచవలసిందని వక్కాణిస్తూ ప్రబోధిస్తున్నాం. అంతేగాని సామ్రాజ్యవాదుల లాభాలకై వారిని ఇంకా ఎక్కువగా కష్టపడి పని చేయవలసిందిగా కోరుటలేదు. కార్మికులను ఒకవైపు అణచియుంచి, వారి సహకారం లేనిదే, మనస్ఫూర్తిగా వారి సహాయాన్ని ఒక్క మిలిటరీశిక్షణతో పొందలేదు. కాని మనం వారి యిబ్బందులమీద ఐక్యపఱుస్తూ, దేశానికి నేడేర్పడిన క్లిష్టపరిస్థితులనుండి మాతృదేశాన్ని రక్షించుటలో రైల్వే కార్మికులు తాము వహించవలసిన పాత్రను విశదీకరిస్తూ ఐక్యతను నెలకొల్పి దేశభక్తిని రగుల్కొలిపి అధిక రాకపోకలకు తోడ్పడవలసిందిగా కోరుతున్నాం.

దేశంలో పరిస్థితుల వారికి పూర్తిగా అర్థమయ్యేట్లు ప్రచారం చేయాలి. బెంగాలు రాయలసీమ, మలబారు, ఒరిస్సా ప్రజలు తిండిలేక పడే బాధల చూపుతూ ఆరాష్ట్రాలు శత్రువాడికి ఏనాడైనా ఆహుతి కావచ్చుని ఈరాష్ట్రాలను శత్రువునుండి కాపాడుకొన్న రోజునే, ఇతర రాష్ట్రాలలోని ప్రజలు వారి ఆస్తులు, పిల్లలు రక్షించుకొనగల్గుతారని చెప్పాలి. అందుకు రైతులు అధిక పంటలు పండించి ఆహారసమస్యను తీర్చాలనీ, రైల్వేకార్మికులు ఆ పంటలను కొఱత ప్రాంతాలకు వెంటనే గొంపోయి, ఆ యా ప్రజల నైతిక తత్వాన్ని

నిలబెట్టాలని కోరాలి. అందువ కార్మికులు ఏ సెక్షనులోనూ అనవసరంగా వాగన్లు డిటైన్ కాకుండా చూడాలనీ, అధికారులమీద ఒత్తిడి తెచ్చి అలా వాగన్లు డిటైన్ కావటానికి కారణాల చూపుతూ వాటిని నివర్తింప చేసేట్లు ఆందోళనద్వారా కార్మికుల సమీకరించాలి. అలా దేశం మనది యుద్ధం మనది ప్రజలను, మనలను రక్షించుకోవాలిసింది మనమే అనే దేశభక్తియుత కార్యవిధానాన్ని వారి మనస్సుల్లో నాటాలి.

సైన్యాలు దేశాన్ని రక్షించుటకు పూనుకున్నాయి. వారు తమ ప్రాణాలొడ్డి లోపలనున్న మిగతా ప్రజల రక్షిస్తున్నారు. అదిగాక వారు మన బిడ్డలు. అందువల్ల వాకి ఆహారం పంపాలి. శత్రువును ఓడించుటకు ఆయుధాలు కావాలి. రాకపోకల నభివృద్ధిచేసి వారి సౌకర్యాలు చూడాలి. అటువంటి సైన్యాల కోసం రైళ్ళను బాగానడపాలన్న కార్మికులయందున్న కర్తవ్యాన్ని చాటుతాం.

ఈ దేశంలోని ప్రజలు మనవారు. వారుప్రయాణ సౌకర్యాలు లేక అనేక ఇబ్బందులు పడ్తున్నారు. మనకుటుంబాలు, ప్రజలకోసం రాకపోకల నభివృద్ధి చేయగిల్గేది రైల్వేకార్మికులేనని తెలిపి అందుల కడ్డంగా నున్నవార్ని వేరుచేస్తాము. ఈ తమ పనులను నెరవేర్చుటవల్లనే తమన్యాయమైన కోర్కెల వెనుక కోట్లమంది ప్రజా సముదాయాన్ని నిలబెట్టుకోగలరని చూపుతాం. ఇటువంటి ట్రాన్స్‌పోర్టు విధానాన్ని కార్మికుల్లో అమలు పఱచాలంటే మనయందనేక బాధ్యతలున్నాయి.

యూనియనును బలవత్తరమైన సంస్థగా తయారుచేయాలి. ఇబ్బందులనే వారికి చూపుతూ వాటి నివారణకు ఐక్యపడమని చెప్పితే, అవి నెరవేరక పోతే వర్కర్సు నిస్పృహచెంది జారిపోవటం జరుగుతుంది. అందువల్ల రాజకీయ స్థాయినభివృద్ధి పఱచుటకు రాజకీయ నినాదాలతో ఇబ్బందుల మీద ఏకంచేయాలి. రాజకీయ ప్రాధాన్యతను ముందుకు తీసుకరావాలి. లేకపోతే ప్రమాదకరమైన సమ్మెలకు దిగటం, ఐకమత్యం విచ్ఛిన్నం చేసికోవడమేగాక నాశనం చేయబడతారనీ, దేశాన్ని ముంటగల్పుతారనీ చెప్పాలి. రాకపోకల నభివృద్ధి పఱచుటకు ఆ యా డిపార్టుమెంటులలోని కార్మికులలో ప్రచారం ద్వారా వారి పని స్వభావాలను తెలిసికొని, ట్రాన్స్‌పోర్టు కాన్ఫరెన్సుల పెట్టి వారిసలహాలను పొంది వాని విజయం కొఱకై తీవ్రకృషి చేయాలి. వర్కుషాపు కార్మికులందేగాక లైనుమీది వివిధ కార్మికులందు

కూడ అనేక బాధ్యతలున్నాయి.

పవరు డిపార్టుమెంటు:—బొగ్గును ఇంజను టెండర్లలో వేయటానికి ఎలక్ట్రిక్ క్రేనులుంటాయి. వీటిని ఉపయోగించటం వలన బొగ్గును సులభంగా ఇంజనులో వేయవచ్చు బొగ్గు చిన్నముక్కలుగా కొట్టుటకు కొంతకాలం కలిసివస్తుంది. ఇలాగే పండుగలకు ఆయా మతాల కార్మికులు ఎక్కువమంది సెలవు పెట్టుంటారు. కాని సెలవు అందరికీ రాదు. మిగతా కార్మికులు వారిస్థానాలలోపనిచేసి పనిసంటుబడకుండా నుండేట్లు చూడాలి.

దీనివల్ల ఐకమత్యం పెంపొందుతుంది. తక్కువపనివారితో ఎక్కువ పని చేయించటం పనికట్టుపడటం మొదలైన లోపాల చూపి వర్కర్సును కూడ గట్టాలి. ఇలాగే యంత్రాలకు సంబంధించిన అనేక లోపాలుంటాయి, వాటికి ఆపనిముట్లు వచ్చేంతవరకు వేచియుండక ఏదో ఒకటి వెంటనే తయారు చేసి బిగించి బండిని పంపటం చేయాలి. ఉదాహరణకు పైపు చెడిపోతే కాక్ బాక్సు కట్టివేసి, గొట్టంతీసి బాగుచేయించాలనుకుందాం. తిరిగిదాన్ని బిగించి ఇంజెక్టరువేస్తే నీరు రాదు. కారణం కాక్ బాక్సు కట్టివేయటం. కాని నీరు రాలేదని ఏమేమో మరలు ఊడదీసినా బాగుకాదు. దీనికి ఏ 15 నిమిషాలో ఆలస్యమౌతుంది. బండి ఆలస్యం గావడమేగాక బొగ్గు వృథాగా కాలిపోతుంది. అందువల్ల చిన్నలోపాలనుగూడ చేయరాదు. దాని ఫలితం ప్రమాదకరమైంది గాబట్టి ఇలాగే ఇంజన్లకు సంబంధించిన అనేక మరలు బాగుచేయటంలోను, బండ్లు శుభ్రంగా నుంచటంలోను జాగ్రత్త వహించడమంటే ప్రజలు, సైన్యం బ్రతకటమౌతుంది. ఇటువంటివానిని దేనినైనా ఒక వర్కరు చేశాడంటే వారి దేశభక్తి కర్తవ్యాన్ని ప్రజలలో బాగా ప్రచారం చేయాలి. ఈ ఉద్యమం ప్రభుత్వాన్ని లొంగదీసుకుంటుందని, వర్కర్సుకు అనేక లాభాలు గలుగుతాయని, ఫాసిస్టు ఆక్రమణవల్ల పెట్టుబడిదారులకేగాక, కార్మికులకుగూడ అనేక కష్టాలున్నాయని, కార్మికసంఘాలు నాశనం చేయబడతాయని, అందువల్ల రాకపోకల నభివృద్ధి పరచుటకు వారు కృషిచేయాలని చెప్పాలి.

బొగ్గు కొఱతవల్ల అనేక ఫ్యాక్టరీలు, బండ్లు నిలుపుదల చేస్తున్నారు. అంటే ఉత్పత్తి నిలుపుబడటమన్న మాట. ప్రజలకు బట్టలు, తిండిలేకపోవడమౌతుంది. సైన్యాలకు పరికరాలు అందకపోవడమౌతుంది. జీవితమే స్తం

ఖించిపోవడం. ఈ విధంగా బొగ్గుతేలికారణంగా దేశానికి ఎంతో ప్రమాదం ఏర్పడుతుంది. అందువల్ల బొగ్గుఖర్చును తగ్గించుటకు ప్రయత్నించాలి. బండ్లు అనవసరంగా డిటైన్ ఐ ఉంటే బొగ్గు కాలిపోతుంది; షెడ్‌లను, వాటర్ కాలం వద్దను పోవునప్పుడు బొగ్గును వాడితే అనవసరంగా కాలిపోతుంది. కారణం లేక్ ఔట్ చేయవలసి ఉంటుందిగనుక. విశ్రాంతికోసం ఒకేసారి బొగ్గును వేయడం వల్ల స్టీమ్‌రాకపోగా కాలిపోతుంది. వేడిసిటిలోకి చన్నీరు ఒకేసారి ఎక్కువగా వదలటంవల్ల ఎక్కువవేడి కావలసి ఉంటుంది. అంటే ఎక్కువ బొగ్గుకాలుట యగుతుంది. ఇలాగే బొగ్గును వృధాగా కాలకుండా చేయటం లోవర్కర్సు నిపుణత్వం సంపాదించాలి. ఎలాగైనా ప్రతి ఫైర్‌మన్ కొన్ని షవలులు రోజూను తనవంతుగా మిగల్చకలిగడంటే రోజూను మొత్తం రైల్వేలో కొన్ని టన్నుల బొగ్గు మిగలటమౌతుంది. ఇలా బొగ్గును మిగుల్చుట వల్ల వర్కరుకే యజమానికన్నా ఎక్కువ లాభాలున్నాయి. యజమానిదృష్టి స్వలాభపరమైంది. కార్మికునిదృష్టి దేశభక్తి పూరితమైంది. అందువల్ల విలువ కార్మికునిదే. ప్రజలు అతని అండనే నిలబడతారు. యజమాని లాభాలను అరికట్ట గలుగుతారు.

ట్రాఫిక్:- జంక్షన్ స్టేషనులందు వారాల తరబడి వాగన్లు ఆగి ఉంటాయి. స్టాఫ్ తక్కువవల్లో, అధికారి అశ్రద్ధవల్లనో. ఇందువల్ల ఒక చోటనుండి మరొకచోటుకు పోవాల్సిన వస్తువులు ఆలస్యమౌతాయి. ఆ వాగన్లలోనున్న సామాన్లు ఆలస్యంగా చేరడమంటే ఏదో అవసరవస్తువు ఆ ఫ్యాక్టరీకి లేకపోవడమే. అశ్రద్ధవల్ల వాగన్లు కొరతగా నుండటం, వృధాగా పడివుండటం మూలంగా ఎన్నో ఇబ్బందులు జరుగుతున్నాయి. రాకపోకలనే దృష్టిలో పెట్టుకుని వర్కర్సును, అధికార్లను మధ్యనున్న ద్వేషాలను పోగొట్టి రాకపోకలను తోడ్పడునట్లు చేయాలి.

టి. యక్స్. ఆర్:- సిక్ లైనులోనుండే బండ్లను వెంటవెంటనే బాగుచేసిపంపాలి. కొంతతగానున్న పనిముట్లనుమీటింగులు, మహాజర్లు, డిప్యుటేషన్లద్వారా పొందాలి. మనం చెప్పాలటలే, వారికి తెలియదా అని కూర్చొటంవల్ల నష్టం తెలిసికొనేటట్లుచేయాలి. బండ్లను తగినన్నాసివరైరా లుండునట్లు జాగ్రత్తవహించాలి.

ఇంజనీరింగ్:- శత్రుదాడుల సమయమందు పంచమాంగ దళ విధ్వంసకచర్యలనుండి రైళ్లను కాపాడాలి. చెడిపోయిన లైనులను కీషన్ విధులలో చెప్పినట్లు వెంటనే నెరవేర్చాలి. పట్టాలువచ్చునంతవరకు వేచియుండటమంటే సైన్యాలనేమి, పరికరాలనేమి యుద్ధరంగానికిఆలస్యంగా పంపినట్లు. అంటే మనబిడ్డల చంపుకొన్నట్లని వారు తెలిసికోవాలి. బండ్లు డీరైల్ మెంట్లు గాకుండా లైనుల జాగ్రత్తగా చూడాలి.

మెడికల్:- జబ్బుపడిన వర్కర్సును సరియైనచికిత్సతో తొందరగా పంపడమంటే రాకపోకలకు సహాయపడునట్లు చేయడం. మంచిమందుల కొఱకు తగినసౌకర్యాలకొరకు వారు ఆందోళనచేయాలి.

ఇంకా రాకపోకల నభివృద్ధిచేయాలంటే దొంగతనాలుమానాలి, నాగాలు పడరాదు. వర్కర్సులో ఐకమత్యం సుహృద్భావం పెంపొందాలి. ప్రజలసానుభూతిపొంది ఇబ్బందుల పోగొట్టుకోవాలిగాని నిరుత్సాహంతో జీవితం గడపరాదు. ఇలాంటి అడ్డంకులనుండి బయటపడాలి. దేశరక్షణకు బలం చేకూర్చు ట్రాన్సుపోర్టు విధానాన్ని బలహీనపర్చటంద్వారా దేశానికి ప్రజలకు ప్రమాదమువాటిల్లునట్లు తాము ఏవిధంగా చేస్తున్నదీ వర్కర్సులో చెప్పాలి.

రైల్వేకార్మికుల్లో మనమెలాపనిచేయాలి:- యూనియన్ పుట్టినలగాయతు యిప్పటివరకూ అంటే 20 సం॥ నుండి పూర్తి రియాక్షనరీ మిత వాదనాయకత్వంక్రిందనే నడుపబడుతూవచ్చింది. వర్కర్సును సంఘటనపఱచి వారిలో రోజువారీకృషికి అవసరమైన చొరవను పెంపుచేసి యూనియనును నిర్మాణాత్మకంగా బలీయమొనర్చటం యీ నాయకత్వం దృష్టిలో లేనేలేదు. సంఘనిర్మాణాన్ని నామమాత్రపుదాన్నిగాఉంచి, నాయకత్వంయొక్క దయాదాక్షిణ్యాలకు, తమ యిబ్బందులను నివారించుమనే విషయంలో ఎల్లప్పుడూ ఎదురుచూస్తూ వుండేటట్లుగా వర్కర్సును తయారు చేయటం దానియొక్క కార్యక్రమం. దీనికిగాను యీనాయకత్వంయొక్క కార్యక్రమం ఆవిధంగా వర్కర్సునుండి వచ్చిన యిబ్బందులను, వర్కర్సు సమీకరణబలంయొక్క అండలేకుండా యజమానులతోటి, మధ్యవర్తులలాగ వెళ్లి రిప్రజెంటు చేస్తుండటమే.

యూనియన్మీద ఏండ్ల తరబడి పీఠంవేసుకుని కూర్చున్న మితవాద

నాయకత్వంయొక్క చెప్పుచేతలక్రింద వర్కర్సులో "యూనియనువాళ్లు మనకు పనిచేసిపెడుతుంటారు" అనేభావంతప్ప వర్గ దృక్పథంతో కూడిన చైతన్యం పెంపుకాదు.

యూనియన్‌కొరకు పనిచేయుటకు ఉత్సాహంగా ముందరకువచ్చి ఎంతోకాలంనుండి యూనియన్‌లో పనిచేస్తున్న కొదిమంది పనివారలు యీ రివిజనిస్టు నాయకత్వంక్రింద పొందినశిక్షణ , విప్లవచైతన్యాన్ని, దృక్పథాన్ని కలించేదిగా నుండజాలదు. ఈపరిస్థితినిగమనించి బ్రాంచీలలో పనిచేయుచున్న ఆక్టివ్ ఫంక్షనరీలను రివిజనిస్టులక్రింద కట్టం. వారికి మనకు సంధ్యాకక్షలు తెచ్చి పెట్టుకోలం, వారిని దూరంచేసుకుని రివిజనిస్టునాయకత్వం చేతుల్లోకి నెట్టి వేయటంకాకుండా కార్మికవర్గపంథాలోకి వారు వచ్చునట్లుగా మనం కృషి చేయాలి. వీరే ఈవిధంగానున్నపుడు సాధారణపనివారల విషయం చెప్పనక్కరలేదు.

రైల్వేవర్కర్సును కలిసికునేముందు ఏరకంవారు ఏఏపనులు నిర్వహిస్తారో, వారి ఇబ్బందులెలాఉంటాయో తెలిసికోవటంమంచిది. వారితో ఏర్పరచుకున్న పరిచయంతోపాటు సోవియట్ యూనియనులోని సోషలిస్టు ప్రభుత్వస్థాపన, అక్కడి కార్మికవర్గం విప్లవాన్ని ఎలానడిపినదీ, నేడు ఫాసిస్టుల నెలాఎదుర్కొంటున్నదిచెప్తూ మన దేశకార్మికులస్థితిని, పాత్రను చెప్పాలి. మహాజరు వ్రాసిపెట్టిన స్నేహాన్ని ఉపయోగించుకొని, యూనియన్ ఆక్టివిటీలోకి, వారి అభిరుచులను పార్టీవైపుకు మార్చటంచేయాలి. తర్వాత వారితో క్వార్టర్సులోకి,వర్కర్సులోకిపోయి విషయాల చర్చించటం, సమస్యలను తీర్చుకొనుటకు సలహాలనిచ్చి నడపటంచేయాలి. పూర్తిగా ఆర్థిక తత్వంలోనున్నారుకాబట్టి, కా(ప్రేమ్స్), వారిక్రింద గుమాస్తాలుగా తయారయ్యే ప్రమాదంజరుగుతుంది. రాజకీయచైతన్యమభివృద్ధిచేసి పోరాటశక్తిని పెంపుచేయాలికాని మహాజర్లవిధానంలో లీనమైపోరాదు. ఎపుడూవర్కర్సునే అన్నివిధాల తయారుచేయాలి. వర్కర్సేపార్టీ పద్ధతులమీద యూనియన్‌లు నడపుకునేట్లుచేయాలి. వచ్చిన ప్రతిచిన్న అవకాశంలోను పార్టీనిగూర్చి ప్రచారంచేయాలి.

ఇపుడు వర్కర్సులో తాము వేరు, యూనియన్ వేరు. యూనియన్ వారు మనహక్కులన్నిటిని సంపాదించిపెట్టారు, మనవిధిఅర్థరూపాయిచందా

కట్టితేచాలు అనే అసూయకభావంలోనున్నారు. రైల్వేవారే యూనియన్ వారికి అన్ని సౌకర్యాలు కల్పించి తంపుతారని నలుస్తారు. తమకు వచ్చిన ఇబ్బంది చివరకు ట్రాన్సుఫర్ కూడా యూనియన్‌తో చెప్పితే చేయించుతారని తలుస్తుంటారు. కొందరు దొంగతనాలు చేయటం ఉద్యోగాలు పోగొట్టుకోవటం యూనియన్ను ఉద్యోగమిప్పించమని కోరటం, పని కాకపోతే యూనియన్ పని అయిపోయిందని ప్రచారం చేయుడం ఈదశలోనున్నారు. మనం వీరిలోనున్న ఈ భావాలతొలగించి ఐకమత్యబలమే యూనియనని, యూనియన్ అభివృద్ధి కావటం వారినిత్యకృషిమీద ఆధారపడివుందని, వారిహక్కులు రావటమనేది అందరిఐకమత్యబలంతో కూడిన రోజువారీ ఆందోళనాశక్తిమీద ఆధారపడినదని, సంఘం కేవలం మహజర్లు వ్రాసిపెట్టేదే కాదు అనే చైతన్యం వారిలో పెంపొందించాలి.

సమిష్టిఇబ్బందులు, ఆహార, కరువుభత్యం వగైరా సమస్యలమీద అర్జీ కొరకు లమపెట్టించే మహజర్లద్వారా, మీటింగులలో వర్కర్సును మాట్లాడునట్లు చేయటంద్వారా వారిలో నిత్యానుభవాన్ని చైతన్యాన్ని అభివృద్ధిచేయగలుతాం. ఒక్కొక్క కామ్రేడ్ కొన్ని గ్యాంగులను వీలునుబట్టి తీసికొని వారితో సంబంధంలోనుంటూ యూనియన్ వగైరా విషయాలు తెలియచేస్తుండాలి.

స్టేషను సెక్షను కమిటీల సమావేశ పఱచి వారు ఏఏసమస్యల నెలా పరిష్కరించిందీ మొ॥ విషయాల బ్రాంచికి తెలియచేస్తేవారు చక్కని సలహాల నివ్వగల్గుతారు. వర్కర్సులో సమిష్టిపోరాట విధానాన్ని తీసుకరావాలి. వర్కర్సుకు ఐకమత్యమే ఆయుధం. వ్యక్తిగతంగా పోరాటం సలుపలేక పోగా ఓడిపోతారనేది సులభంగా గ్రహింపచేయాలి. వారిలో వ్యక్తిమహజర్లు, సమిష్టి మహజర్లు, నూటికి నూరుమంది యూనియనులో చేరటం గ్రూపు మీటింగులు, బహిరంగ సభలు, ఊరేగింపులు, అధికార్లవద్దకు రాయబారాలు, తీర్మానాలు, కరపత్రాలు వేయటం ద్వారా ఐకమత్యం పెంపొంది ఆత్మవిశ్వాసం గలిగి పట్టుదల, ధైర్యం, చైతన్యం వృద్ధిజెందుతుంది.

యూనియను నిబంధనల ప్రచారమొనర్చి ఆ విధంగా పనులు జరుగునట్లు చేయాలి. అపుడే యూనియనును నిర్మాణాత్మకంగా బలపరచినవారమై ప్రజాతంత్రంగా నడుపగల్గుతాము. వర్కర్సు ప్రేమ, విశ్వాసం చూరగొన్న

మిలిటెంట్లు రాగలుగుతారు. వీరినుండే పార్టీని నిర్మించవచ్చు.

డెప్యుటేషన్లు, కరపత్రాలు వగైరాలను ప్రచారంలోనుంచి వానిని నేరవేర్చిన పిదప వచ్చిన జయాపజయాలకు కారణాలతో ప్రచారమొనర్చి ఉత్సాహాన్ని నిలబెట్టాలి. క్రమఫలితంగా రిక్రియేషనులకు తాపత్రయ పడు తుంటారు. నాటకాలు, వైజ్ఞానిక ప్రచార పద్ధతుల ద్వారా ఆకర్షించాలి. స్థానికంగాను జరుగువాటికి తీసుకపోవాలి. పార్టీసాహిత్యం ద్వారా వారిలో రాజకీయ చైతన్యాన్ని పెంపొందించగలం. కార్మికవర్గ పార్టీ కమ్యూనిస్టు పార్టీయేనని వారుగుర్తించగలుగుతారు.

సంక్షిప్త పదాలు

ఎ. ఇ. = అసిస్టెంటు ఇంజనీరు
ఎ. పి. ఒ. = అసిస్టెంటు పర్సనల్ ఆఫీసరు.
సి. ఒ. పి. యస్. = ఛీఫ్ ఆపరేటింగ్ సూపరింటెండెంటు స్టాఫ్.
సి. ఇ. = ఛీఫ్ ఇంజనీరు
సి. యం. ఒ = ఛీఫ్ మెడికల్ ఆఫీసరు
సి. సి. యం. = ఛీఫ్ కమెర్షియల్ మేనేజరు
సి. యం. ఇ = ఛీఫ్ మెకానికల్ ఇంజనీరు
సి. టి. ఐ. = ఛీఫ్ టెలిగ్రాఫ్ ఇన్‌స్పెక్టరు
డి. ఇ. = డిస్ట్రిక్ట్ ఇంజనీరు
డి. ఇ. ఇ. = డిస్ట్రిక్ట్ ఎలిక్ట్రికల్ ఇంజనీరు
డి. టి. యస్. టి. పి. = డిస్ట్రిక్ట్ ట్రాన్స్పోర్టేషన్ సూపరింటెండెంటు (ట్రాఫిక్) (పవర్)
జి. యం. = జనరల్ మేనేజరు
హెచ్. టి. యక్స్ఆర్ = హెడ్ ట్రైన్ ఎక్జామినర్
జె. యస్. యం. = జాయింట్ స్టేషన్ మాష్టరు
జె. యల్. యఫ్. ఐ = జూనియర్ లోకోఫ్యుయల్ ఇన్‌స్పెక్టరు
యల్. యఫ్. = లోకోఫోర్‌మన్
యల్. డబ్ల్యు. యం. = లోకోవర్క్స్ మేనేజరు
పి. డబ్ల్యు. ఐ = పర్మనెంటు వే ఇన్‌స్పెక్టరు
యస్. ఎ. యస్. = సబ్ అసిస్టెంటు సర్జను
టి. ఐ. = ట్రాఫిక్ ఇన్‌స్పెక్టరు